NR 41
(1057)

10
PAŹDZIERNIKA
1971

CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

W numerze:

LATAMY
(str. 4—5)

DWIE IMPREZY
— PODOBNE
WNIOSKI
(str. 6)

KIELCE — RZESZÓW
TELEWIZYJNY
MECZ
AEROKLUBÓW
(str. 8—9)

KRAJOWA
KOMUNIKACJA
LOTNICZA
(str. 9—11)

PUNKT
NA NIEBIE
(str. 16—17)

Żołnierze 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej podczas szkolenia bojowego na obozie. Wyżej: W drodze do samolotu transportowego An-12, który kołuje już na pasie startowym. Z prawej: Desant zaczął się!

Zdjęcia: St. IWAN — WAF

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF, Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY
Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.
Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.
Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA
Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 7871 U-27

WYDAWCA

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

PLENARNE POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

ZAPOCZĄTKOWAŁO DYSKUSJĘ NAD WYTYCZNYMI KC PZPR W LOTNICTWIE SPORTOWYM

POD przewodnictwem prezesa gen. bryg. nawig. Władysława Jagiełły obradowało 24 września br. w Warszawie plenum Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

W pierwszym punkcie porządku obrad dokonano oceny sytuacji w niektórych aeroklubach i ośrodkach Aeroklubu PRL na podstawie przeprowadzonych kontroli i inspekcji w 1970/1971 r. Zarząd Główny po zapoznaniu się z materiałem dotyczącym prac terenowych Biura ZG przyjął sprawozdanie do akceptującej wiadomości. Uznano prowadzenie tego rodzaju prac za celowe i pożyteczne, zalecając w dalszym ciągu ich kontynuowanie i ulepszanie pod względem organizacyjnym. ZG uważa także za celowe włączenie do pełnych prac terenowych członków władz naczelnych stowarzyszenia, szczególnie tych, którzy sprawują opiekę nad poszczególnymi aeroklubami.

Z kolei dokonano na posiedzeniu analizy dotychczasowej bazy naprawczej sprzętu lotniczego, naziemnego i wyposażenia oraz omówiono kierunki działania w tym zakresie. Wysłuchano też informacji o realizacji prac rozwojowych w zakresie sprzętu i jego wyposażenia. W ożywionej i twórczej dyskusji problemy te przedyskutowano na plenum w nawiązaniu do Wytycznych Komitetu Centralnego PZPR na VI Zjazd Partii. Podjęta w tej sprawie uchwała zobowiązuje Prezydium ZG, jednostki terenowe APRL i aktyw społeczny stowarzyszenia do czynnego udziału w dyskusji przedzjazdowej, celem wypracowania odpowiednich wniosków dla dalszego rozwoju lotnictwa sportowego w Polsce.

W toku obrad przewodniczący Komisji Szybowcowej APRL dr Bohdan Jancelewicz przekazał na ręce prezesa ZG puchar zdobyty przez polskich szybowników za zwycięstwo zespołowe w zawodach krajów socjalistycznych w Budapeszcie. Członek ZG inż. Ludomir Hołdowski złożył na plenum informacje o wznowieniu w Aeroklubie Poznańskim działalności Sekcji Balonowej, która otrzymała niedawno nowy balon „Stomil" (2200 m³); rysuje się perspektywa otrzymania przez ten klub drugiego, mniejszego balonu. Zarząd Główny wyraził uznanie działaczom poznańskim i budowniczym balonu ze „Stomilu", składając im zarazem serdeczne podziękowania za aktywną działalność na rzecz rozwoju sportu balonowego.

ZG przychylił się także do prośby Edwarda Wróblewskiego z Łodzi o zwolnienie go z funkcji członka Zarządu Głównego, ze względu na zły stan zdrowia. Wyrażono mu podziękowanie za dotychczasową działalność w lotnictwie sportowym.

Następne plenum ZG APRL, zgodnie z planem, odbędzie się w grudniu br. (yy)

HELMUT STAŚ MISTRZEM POLSKI W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ

W dniach 21 — 26 września br. rozegrano w Bielsku - Białej VIII Mistrzostwa Polski w Akrobacji Samolotowej, z udziałem zaproszonych zawodników zagranicznych z Czechosłowacji, Francji i NRD. Impreza odbyła się przy pięknej pogodzie, została przeprowadzona niezwykle sprawnie i wyróżniała się wysokim poziomem sportowej walki. Gospodarze — Aeroklub Bielsko - Bialski — zapewnili uczestnikom mistrzostw doskonałe warunki bytowe.

Rozegrano pięć konkurencji, w tym dwie finałowe — układ obowiązkowy nieznany i dowolny. W finale walczyło 20 zawodników spośród 29 pilotów, którzy stanęli na starcie VIII MPAS. Sportowa walka toczyła się pod znakiem wyraźnej supremacji akrobatów zagranicznych, którzy też zajęli cztery pierwsze miejsca w klasyfikacji ogólnej:

1. Erwin Bläske (NRD) — 23 497 pkt. 2. Jiri Korble (CSRS) — 23 217 pkt. 3. Daniel Heligoin (Francja) — 22 520 pkt. 4. Robert Baudoin (Francja) — 22 471 pkt.

Dopiero na piątym miejscu znalazł się nowy mistrz Polski w Akrobacji Samolotowej, 35-letni pilot sanitarny, reprezentant Aeroklubu Podkarpackiego Helmut Staś 22 098 pkt., Tytuły wicemistrzów Polski zdobyli bracia Kasperkowie — Stanisław i Ryszard.

Zawodnicy polscy latali na samolotach Zlin-526 F (dwumiejscowych). Czechosłowacy i reprezentanci NRD startowali na jednomiejscowej wersji tego samolotu, a piloci francuscy zaprezentowali własną konstrukcję — jednomiejscowy samolot akrobacyjny CAP — 20.

Z licznej grupy młodych zawodników, którzy znaleźli się na starcie VIII Mistrzostw Polski w Akrobacji Samolotowej, najlepiej spisał się reprezentant Aeroklubu Warszawskiego Paweł Pawlak, który uplasował się na szóstej pozycji w klasyfikacji krajowej. Wyprzedził on minimalnie drugiego reprezentanta młodzieży — Krzysztofa Kalinowskiego (Toruń). Udany start miała również nasza jedyna pilotka akrobacyjna Halina Bułka (Bielsko — Biała).

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **RADA PAŃSTWA** ratyfikowała układ o zakazie umieszczania broni jądrowej i nowych rodzajów broni masowej zagłady na dnie mórz i oceanów oraz w jego podłożu.

*

● **W DNIACH** 26 września — 2 października br. obradowała w Lucernie (Szwajcaria) 64 Konferencja Generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Aeroklub PRL reprezentowali na konferencji: wiceprezydent FAI, prezes ZG APRL — gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**, członek Prezydium ZG — red. **Jerzy R. Konieczny** oraz **Janusz Krasicki**. Obszerne relacje z Lucerny zamieścimy w jednym z następnych numerów.

*

● **KRAKÓW.** Muzeum Lotnictwa i Astronautyki otrzymało nowe nabytki od seniorów lotnictwa.

A. Matwiejew przekazał muzeum dziennik lotów pilota balonowego L. Krzyszkowskiego, a **St. Kropisz** — dwie barwne plansze samolotów „Łoś" i „Karaś".

*

● **WARSZAWA.** Z okazji Dnia Lotnictwa CSRS odbył się 17 września br. w Ośrodku Kultury Czechosłowackiej pokaz filmów lotniczych.

*

● **CZĘSTOCHOWA.** Na specjalnie wybudowanym torze w pobliżu stadionu sportowego przy ul. Olsztyńskiej odbyły się 36 mistrzostwa Polski modeli latających na uwięzi. Gospodarz imprezy, Aeroklub Częstochowski, nadał mistrzostwom efektowne ramy organizacyjne i propagandowe. Sprawozdanie z imprezy zamieścimy w jednym z następnych numerów.

*

● **NA EKRANY** naszych kin wszedł barwny film fabularny produkcji USA pt. „Cyrk straceńców" — o spadochroniarzach — cyrkowcach — z **Burtem Lancasterem** w czołowej roli. Reżyseria — **John Frankenheimer.**

*

● **ZIELONA GÓRA.** Na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej rozegrano w dniach 13 — 18 września br. II Ogólnopolskie Zawody Spadochronowe — Kobiet. Startowało 16 zawodniczek.

*

● **STALOWA WOLA.** Szybownicy aeroklubu wylatali w tym roku 1 380 godzin i przelecieli 23,5 tys. km; zdobyli 10 srebrnych odznak. Wyszkolono 15 młodych pilotów.

W SKRÓCIE ZE ŚWIATA

● Wiceminister lotnictwa cywilnego ZSRR, A. F. Aksienow, oświadczył iż w r. 1973 zakończone zostaną ostateczne próby techniczne i eksploatacyjne naddźwiękowego samolotu pasażerskiego Tu-144. Oznaczać to będzie początek regularnych rejsów tych maszyn na liniach „Aeroflotu". Zakłady lotnicze w ZSRR przygotowują serię Tu-144, z których część prawdopodobnie sprzedana zostanie za granicę.

● 28 września radziecka księżycowa stacja automatyczna „Łuna-19" znajdowała się w odległości 120 tys. km od Ziemi. Pomiaru parametrów ruchu stacji dokonało obserwatorium w Kazachstanie.

● Radziecki Tu-144 zaprezentowano ostatnio na lotnisku w Sofii, gdzie podjęto również rozmowy na temat ewentualnego zakupienia tego typu samolotu przez bułgarskie linie „Bałkan".

● Częściowym niepowodzeniem zakończył się amerykański eksperyment polegający na wyrzuceniu w przestrzeń kosmiczną dwóch sztucznych satelitów Ziemi. Pierwszy, o masie 635 kg, miał spełniać rolę obserwatorium słonecznego, drugi o masie 20 kg miał służyć do szkolenia naziemnego personelu kierującego lotami statków kosmicznych. Rakieta nośna w wyniku defektu nie umieściła satelitów na planowanej orbicie.

● Stany Zjednoczone budują potajemnie potężną bazę lotniczą w pobliżu wysp Bikini na Oceanie Spokojnym, która zastąpi bazę na wyspie Okinawa. Przy budowie bazy pracują japońscy robotnicy, których zobowiązano do utrzymania tajemnicy. Na terenie bazy są dwa lotniska.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE

STARANIEM Aeroklubu Śląskiego, Miejskiej Rady Narodowej w Rudzie Śląskiej i Kopalni „Bielszowice" rozegrano w dniach od 19 do 26 września br. Międzynarodowe Zawody Spadochronowe. W imprezie tej uczestniczyło 21 skoczków spadochronowych, w tym sportowcy reprezentujący Związek Radziecki i Bułgarię. Barw polskich broniły trzy drużyny. Rozegrano 3 konkurencje.

I KONKURENCJA. Pięć skoków z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania: 1. Andrzej Szarawarski (Kop. „Bielszowice") 1,23 pkt; 2. Ryszard Giec (WKS „Wawel") 2,09 pkt; 3. Józef Łuszczki (WKS „Wawel") 2,99 pkt.

II KONKURENCJA. Trzy skoki z wysokości 2000 m z wykonywaniem akrobacji spadochronowej: 1. Michaił Gorinow (Bułgaria) 12,30 pkt; 2. Józef Łuszczki (WKS „Wawel") 13,35 pkt; 3. Aleksander Aleksandrow (Bułgaria) 14,10 pkt.

III KONKURENCJA. Pięć skoków grupowych z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania (uczestniczyło 6 drużyn po trzech skoczków każda): 1. Bułgaria 14,33 pkt; 2. WKS „Wawel" 25,06 pkt; 3. ZSRR 31,80 pkt; 4. Aeroklub Śląski 53,90 pkt.

W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył **Michaił Gorinow** (Bułgaria) 16,06 pkt. Drugie miejsce zajął **Józef Łuszczki** (WKS „Wawel") 16,34 pkt; 3 — Ryszard Giec (WKS „Wawel") 16,79 pkt; 4 — Kazimierz Skowron (WKS „Wawel") 19,35 pkt; 5 — Andrzej Szarawarski (Kop. „Bielszowice") 19,43 pkt.

Zakończenie zawodów, poprzedzone pokazami spadochronowymi, odbyło się 26 września br. w Rudzie Śląskiej. Na uroczystość przybyli przedstawiciele władz miejskich i lotniczych z przewodniczącym PMRN w Rudzie Śląskiej Erwinem Aleksą, prezesem Aeroklubu Śląskiego mgr Sławomirem Kwiatkowskim oraz przedstawiciele dyrekcji Kopalni.

Wieczorem w miejscowym Domu Kultury, podczas wspólnej kolacji, wręczono uczestnikom oryginalne upominki. (m).

NOWY POLSKI BALON

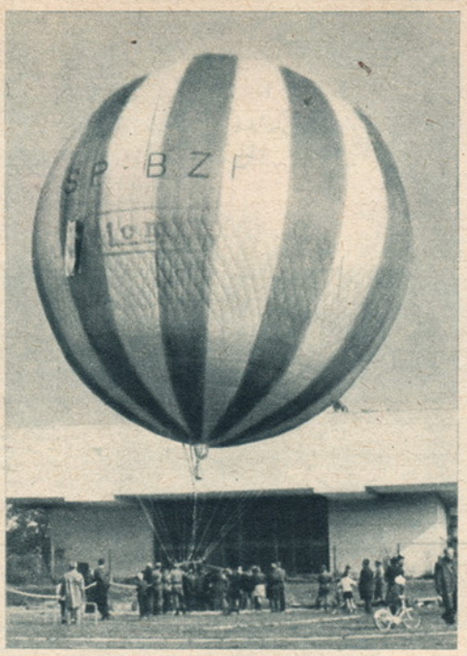
Ciernista była droga prowadząca do wtórnej restytucji sportu balonowego w Aeroklubie PRL. Jednak żaden z baloniarzy, ani licznych sympatyków tego sportu, obecnych w dniu 11 września br. na stadionie przy ul. Marchlewskiego w Poznaniu, nie żałował włożonej pracy i wysiłków. Oto w powietrze wzniósł się znów, lśniąc pięknymi barwami — srebrną i pomarańczową, nowy balon wolny SP-BZF „STOMIL", o pojemności 2 200 m sześciennych.

Komu należą się wielkie brawa i serdeczna wdzięczność za ten balonowy „cud"? A więc w pierwszym rzędzie Aeroklubowi Poznańskiemu z b. prezesem **L. Hołdowskim** i kierownikiem **Z. Paduchem** na czele, następnie dyrektorowi Zjednoczenia Przemysłu Gumowego „Stomil" w Łodzi, inż. **Henrykowi Olejniczakowi**, sympatykowi sportu lotniczego, który nie wahał się podać dłoni sportowi balonowemu (pomoc finansowa i wykonawcza), udostępniając podległe mu Grudziądzkie Zakłady Przemysłu Gumowego „Stomil" dla uszycia powłoki balonu. No i wreszcie dyrekcji oraz tym wszystkim pracownikom GZPGum., którzy nie szczędzili pracy i serca przy wykonywaniu pozaplanowej produkcji, bądź co bądź całkowicie im nie znanej, i to w warunkach nie dostosowanych do szycia tak olbrzymiej płachty.

Jesteśmy szczęśliwi, tak, ale... no właśnie, samo pytanie ciśnie się na usta... Komu z kolei będziemy bić brawa i śpiewać „100 lat" za następny balon?

Czekamy pełni nadziei!

Antonina Burzyńska



Nowy polski balon „STOMIL" przed swym pierwszym startem.

Zdjęcie: Eugeniusz Olszański

SYLWETKA TYGODNIA

JACEK KUCHARSKI

Pracuje w PLL LOT, jako instruktor nauki zawodu w przyzakładowej zasadniczej szkole zawodowej, ucząc młodzież w warsztatach LOT-u na Okęciu. Prowadzi jednocześnie modelarnię lotniczą w WSM Okęcie I, przy ul. Tańskiego 7. Od roku 1962, kiedy objął modelarnię, wychował ponad 400 modelarzy, którzy wielokrotnie zdobywali pierwsze miejsca na zawodach organizowanych przez WSM i LOK. Działalność modelarską rozpoczął w 1948 r. w DKD na Kole, w Warszawie. Pracował następnie w Lidze Lotniczej, w 1952 r. ukończył w Jeżowie kurs instruktorów modelarstwa lotniczego. Do 1963 r. — jako instruktor modelarski w APRL, potem przeniósł się do LOK, gdzie też udziela się do dziś. Jest wykwalifikowanym mechanikiem lotniczym, z licencją międzynarodową. Ukończył Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych, potem uczęszczał do technikum lotniczego, specjalizując się w silnikach turbinowych, a następnie — ukończył roczne studium pedagogiczne.

W ciągu swych 18 lat pracy w PLL LOT, a zarazem 19 lat pracy instruktorskiej, wyróżnił się zdolnościami, sumiennością i dokładnością oraz rzadko spotykaną umiejętnością pracy z młodzieżą. To on właśnie był inicjatorem udanego obozu szkoleniowo - wypoczynkowego LOT na lotnisku krakowskim Czyżyny, o czym pisaliśmy w „Skrzydlatej".

Przez 10 lat, i to też jego dodatkowa „żyłka", prowadził ożywioną działalność w WKS Legia, w sporcie motorowodnym. Wielokrotnie startował w tej dziedzinie w mistrzostwach Polski i Europy (w ślizgach). W klasie ślizgów 175 cm³ miał mistrzostwo Polski.

Ma 33 lata, jest żonaty, ma dwóch synów i córkę. Posiada brązową odznakę Zasłużonego Działacza LOK. Cieszy się wielkim autorytetem wśród młodzieży. (z)

POCZTA

ZATOPIONY OKRĘT

Artykuł Kazimierza Chorzewskiego „Wspomnienie o Zbigniewie Wysiekierskim", zamieszczony w 36 numerze „Skrzydlatej" z 5 września br., stał się powodem licznych listów, prostujących pomyłkę autora. M. in. **Jan Oliwkowski** z Poznania pisze:

„K. Chorzewski mylnie informuje, że w wyniku lotu rozpoznawczego nad fiordami norweskimi dokonanego przez Z. Wysiekierskiego, zniszczony został pancernik hitlerowski „Bismarck".

Pragnę wyjaśnić, iż w fiordach norweskich zniszczony został przez lotnictwo angielskie, w dniu 12.XI.1944 r., nie „Bismarck" lecz „Tirpitz", i to po uprzednim poważnym uszkodzeniu go trzy lata wcześniej przez angielskie miniaturowe okręty podwodne (patrz: J. Nowak, „Tirpitz" — początek końca", Miniatury Morskie, 1960 r.). Natomiast „Bismarck", nie bez udziału Polaków (ORP „Piorun"), zatopiony został siłami lotniczymi i morskimi W. Brytanii na Atlantyku, w dniu 27.V.1941 r., 400 mil morskich na zachód od Brestu (J. Peterek, „Wielkie dni Małej Floty").

w lotniczej księgarni

Jan Leski • SYMULACJA I SYMULATORY. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa 1971, str. 150, cena 8 zł, seria „Sowa".

Ostatnio na półkach księgarskich ukazała się interesująca książka poświęcona symulacji i symulatorom. Jest to pierwsza tego rodzaju praca napisana i wydana w naszym kraju.

W mowie potocznej pojęcie symulacji oznacza czynności udawania lub pozorowania czegoś w celu wprowadzenia kogoś w błąd. Ale w technice termin ten nabiera innego, dodatniego znaczenia: oznacza pozorowanie działania określonej maszyny lub urządzenia: a nawet pewnych funkcji organizmu ludzkiego, a więc w sumie — operacje przynoszące określone, realne korzyści.

„Symulatory umożliwiają — człowiekowi — jak stwierdza na wstępie autor — uzyskiwanie określonego poglądu na działanie złożonej maszyny, czyli nabywanie określonych wiadomości o jej zachowaniu się w skomplikowanych sytuacjach. Uzyskanie takich wiadomości innymi sposobami może być niezwykle trudne, a niekiedy niebezpieczne, zarówno dla operatora, jak i dla samej maszyny. Inne symulatory, stosowane do celów szkoleniowych, umożliwiają uzyskanie przez operatora pewnych umiejętności manualnych, nawyków, a nawet odruchów, niezbędnych dla wprawnego kierowania maszyną. Toteż upro-

szczenie symulatora, w porównaniu z maszyną rzeczywistą, może być czasami posunięte bardzo daleko, jednakże tylko do tego stopnia, aby mógł on z wystarczającą dokładnością symulować proces działania rzeczywistej maszyny, z właściwym dla tego procesu ukształtowaniem zmian jego istotnych parametrów".

W pierwszych partiach książki autor przedstawia podział, zalety i wady symulatorów. Z kolei zapoznaje czytelnika z symulatorami ruchu pojazdów terenowych. Następnie omawia lotnicze kabiny treningowe i symulatory lotu samolotów. Sporo miejsca poświęcił autor symulatorom lotu kosmicznego. Książkę należy uznać za przydatną zarówno czytelnikowi wojskowemu jak cywilnemu.

Obwolutę projektował Waldemar Zaczek. (t)

Czytając WYTYCZNE

SPRAWY LOTNIKÓW NAJMŁODSZYCH

LEPSZE wyniki pracy wychowawczej wśród młodzieży wymagają ciągłego rozszerzania zasięgu opieki nad młodzieżą. Powinno to następować przez rozwijanie odpowiednich funkcji szkoły oraz współdziałanie takich instytucji jak rodzina, szkoła, organizacja młodzieżowa, organizacja społeczna, prasa, radio, telewizja oraz inne środki społecznego oddziaływania. Wymagają także rozbudowy i lepszego wykorzystania ośrodki wychowania pozaszkolnego, świetlice, półinternaty, placówki kulturalne dla młodzieży.

Tak. Ten fragment zaczerpnięty z „Wytycznych" KC PZPR, przedłożonych całemu naszemu społeczeństwu, skłania do skreślenia kilku uwag. Dotyczy on bowiem spraw, które ciągle przewijają się w naszym tygodniku: służymy przecież przede wszystkim młodzieży.

Wzrastająca w nowych zupełnie warunkach rola przemysłu lotniczego, transportu i usług agrolotniczych, techniki rakietowej i innych dziedzin związanych z potrzebami gospodarki narodowej, stawia nas wobec konkretnego zapotrzebowania na specjalistów wysokiej klasy, a zatem pilotów, instruktorów, inżynierów, techników i w ogóle pracowników lotnictwa.

Nie warto chyba powtarzać dobrze znanych i docenianych już zalet przygotowania (i selekcji) dzieci i młodzieży do pracy w lotnictwie poprzez modelarstwo. „Wytyczne", mówią o zorganizowanym spożytkowaniu czasu wolnego przez tworzenie odpowiedniego systemu zajęć. A jednym z ulubionych zajęć pozaszkolnych jest właśnie budowa modeli latających.

Współdziałanie Aeroklubu PRL ze szkolnictwem w zakresie popularyzacji modelarstwa lotniczego powinno przybrać obecnie nowe zupełnie formy. Szkoła, jak na razie, broni się przed udzieleniem prawnego azylu kołom lotniczym APRL, chętnie natomiast zezwala na budowę modeli w szkolnych kółkach zainteresowań. Dobre prowadzenie takich kółek wymaga jednak organizowania odpowiednich kursów dla nauczycieli i bogactwa materiałów. Chodzi przy tym o dobre i nowoczesne przygotowanie nauczycieli-instruktorów, oparte na ciekawym programie i interesujących modelach. Wydaje się, że dotychczas stosowane programy, tak dla uczniów jak i instruktorów, są jeszcze zbyt mało atrakcyjne i chyba mało nowoczesne. A przecież takie przedmioty jak matematyka, fizyka, chemia, a nawet biologia mogą być doskonale ilustrowane zajęciami praktycznymi właśnie podczas budowy i prób z modelami samolotów i rakiet. I chyba z takiego powiązania programowych zajęć szkoła byłaby najbardziej zadowolona (tak już robią np. Rumuni). Podręczniki szkolne w niewielkim jeszcze stopniu uwzględniają największe osiągnięcia techniki lotniczej i rakietowej. Doświadczenia z prowadzenia lekcji z astronautyki i techniki rakietowej ma dopiero jedna ze szkół na Śląsku. Warto je upowszechnić, tym bardziej że pracami naszych pedagogów zainteresowała się jedna z komisji oświaty przy ONZ, zabiegającą o wprowadzenie astronautyki jako przedmiotu nauczania.

Liczba zainteresowanych modelarstwem lotniczym, np. w ponad 600 kołach prowadzonych przez APRL, wynosi ponad 17 tysięcy dzieci i młodzieży. W dorocznych zawodach latawcowych bierze udział średnio 60 tysięcy najmłodszych obywateli. Liczby te mogą orientować tylko ogólnie, gdyż stan faktyczny uprawiających modelarstwo lotnicze w Polsce po zsumowaniu członków LOK, ZHP, Spółdzielni Mieszkaniowej i Spółdzielni Spożywców „Społem", a więc osób zarejestrowanych, przekroczy 70 tys. Niezrzeszonych trudniej policzyć, ale o ich istnieniu świadczą stale rozchwytywane nakłady publikacji fachowych i powodzenie zestawów materiałowych. Liczby powyższe są wskaźnikami potrzeb jutrzejszych, stale rosnących.

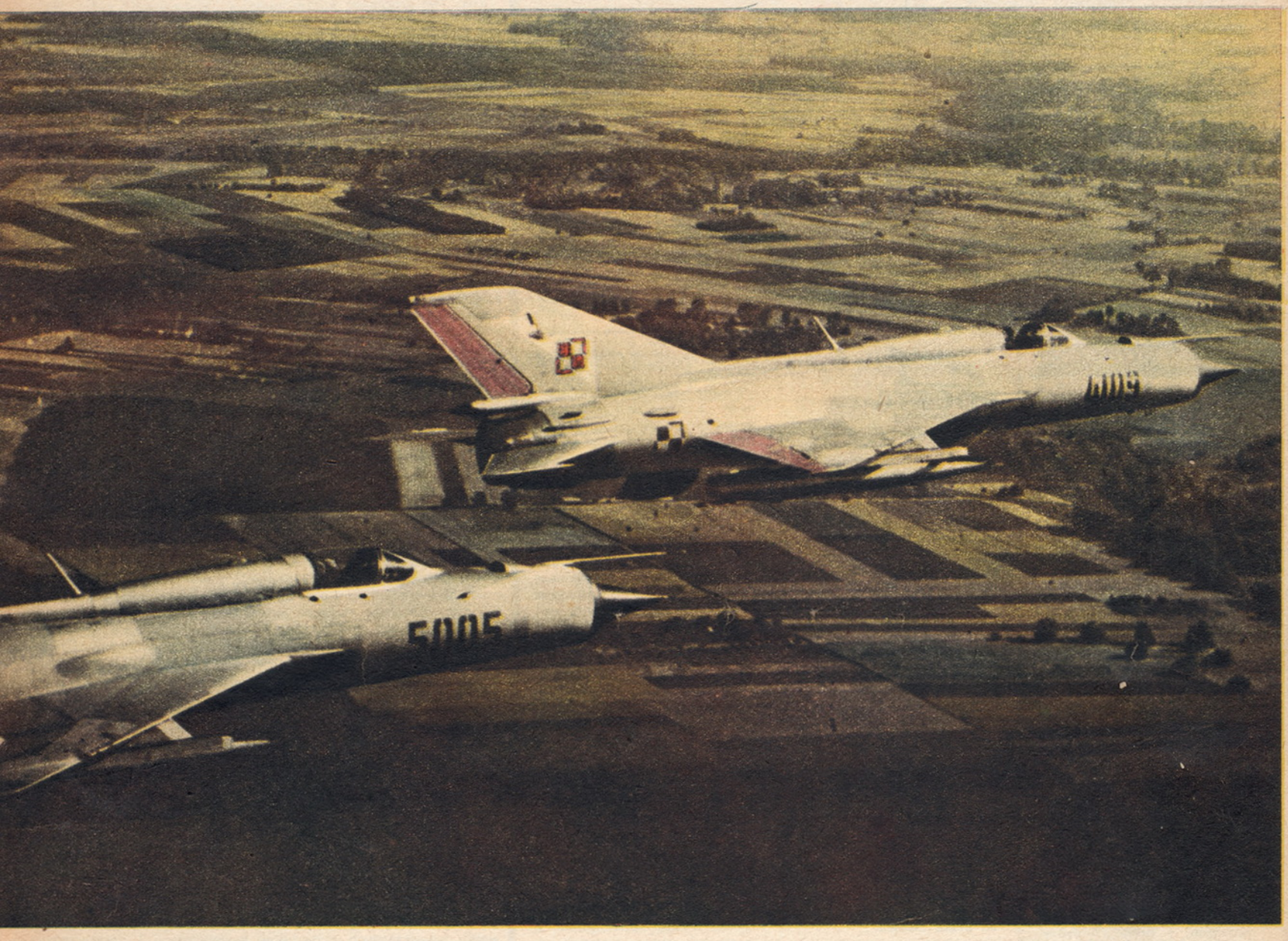
Dalszy, prawidłowy rozwój zajęć pozaszkolnych z zakresu małego lotnictwa widzieć trzeba — naszym zdaniem — przede wszystkim: w regularnym szkoleniu instruktorów, przygotowaniu nowoczesnych materiałów teoretycznych i dostarczeniu zestawów materiałowych. Każda z wymienionych spraw wymagałaby szerokiego omówienia. Weźmy pod uwagę np. zestawy materiałowe. Potrzebne są zestawy do budowy różnorodnych modeli (w tym rakiet), wykonane z najtańszych materiałów, ale estetycznie i celowo. O tym jak wielkie jest zapotrzebowanie na zestawy, świadczy tegoroczny import z ZSRR. Potrzebny jest jakiś rozsądny plan produkcji dobrych modeli w zestawach. Realizować go mogą zakłady APRL w Krośnie, lub wyspecjalizowane spółdzielnie i to tak solidnie, że import będzie zbędny, a kto wie, czy nie zamieni się w eksport. Mamy przecież utalentowanych konstruktorów, artystów-plastyków i wykonawców. Nasze zestawy modeli latających i redukcyjnych z tworzyw sztucznych będą mogły na pewno zainteresować zagranicznych nabywców.

Czy do produkcji potrzebnych zestawów, podzespołów i silników nie można np. wciągnąć rzemieślników z małych wytwórni, gdzie zamówienia realizowane będą nieraz szybciej niż w wielkich zakładach? Jak to zrobić — powinni zastanowić się zainteresowani, a przede wszystkim CSH w konsultacji z Aeroklubem PRL.

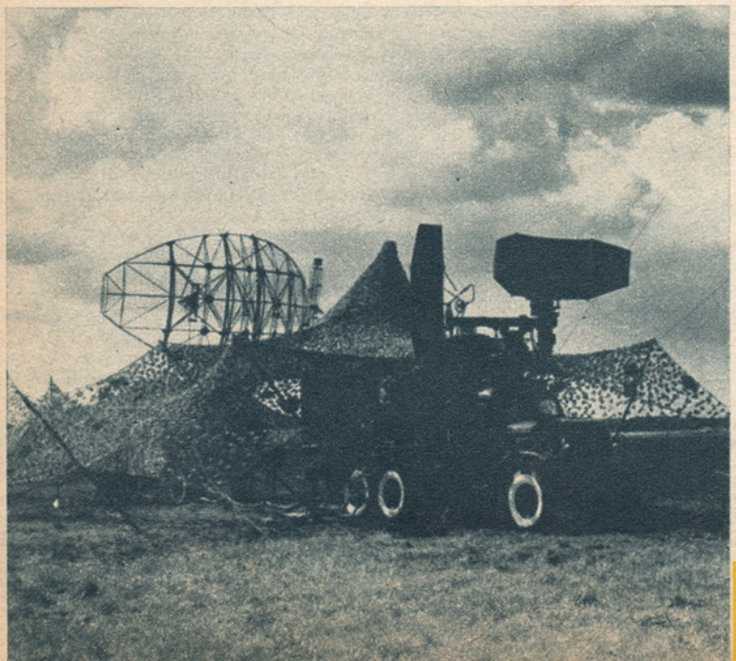
Dla realizacji wymienionych skrótowo zamierzeń niezbędny jest solidny, mądry program działalności małego lotnictwa w Polsce, bodaj na najbliższe 5-lecie! Program taki powinien powstać jak najszybciej w naszej organizacji lotniczej przy współudziale komisji modelarskiej APRL. Program oparty musi być na realnych możliwościach, aby nie pozostał tylko na papierze. Stąd też wyłania się konieczność dodatkowego powołania ekspertów poszczególnych dziedzin modelarstwa lotniczego oraz przedstawicieli zainteresowanych instytucji współpracujących z Aeroklubem PRL.

PAWEŁ ELSZTEIN

Latamy



U góry: Samoloty MiG-21 przed startem. Wyżej: MiGi są dziś nie w humorze. Kto słyszał, żeby latać tak nisko i wolno? Niżej: Jeśli chmury zakryją lotnisko, radar lądowania sprowadzi maszyny na ziemię.



RANKI na lotnisku są teraz chłodne. Słońce wstaje późno, gdy już jesteśmy na lotnisku, świeci płasko znad horyzontu zimnym blaskiem, który razi oczy ale nie grzeje. Pokrowce na samolotach są wilgotne od rosy i zimne tak, że nim ściągnie się je, ręce grabieją. A czasem, szczególnie po pogodnej nocy, brezent sztywnieje i pokrywa się delikatnym nalotem szronu. Jesień...

Mówimy często o tamtej, tragicznej, sprzed trzydziestu dwóch lat. Wspominamy zielone, rozkraczone na wysokich podwoziach „Pe-jedenastki". Spoglądamy zaraz na nasze samoloty, na rząd Migów, na srebrną linię stoiska Su. Cieplej jakoś się robi w naszym technicznym pomieszczeniu, zwanym jeszcze czasem „kapciorką", choć mało kto — tylko najstarsi — rozumie sens tego określenia, przeniesionego z pierwszych, powojennych lat, z dni prymitywu, gdy lotniska i ich wyposażenie leżały w gruzach.

Zbiegły się jakoś te rocznice — święto lotnictwa wypada w końcu sierpnia, święto wojska zaś w październiku. Lotnictwo jest młodsze o niecały rok. Każdy kto wie, co to znaczy szkolenie lotnicze, zdaje sobie sprawę, jak to mało, jak krótko, by opanować skomplikowaną technikę lotniczą na ziemi i w powietrzu, by doprowadzić szkolenie do finalnego, pierwszego lotu bojowego. Lotnictwo nasze jest więc o rok prawie młodsze od wojska, ale zaczęło z tak ostrego startu, że jeszcze dziś, po latach, trzeba ze zdumieniem i niedowierzaniem kręcić głową, iż w tak krótkim czasie tak wiele można było zdziałać.

Wtedy, w październiku, gdy w ciszy nocnej, w ciemnościach głębokich rozdzieranych blaskiem rakiet, kościuszkowcy zajmowali pozycje wyjściowe do natarcia, też było chłodno, też mgły snuły się nad ziemią. Tylko, że do Polski było jeszcze bardzo daleko.

Kładę dłoń na zimnym, pokrytym

Karmię swój samolot, poję...

Ci z „foto" są na zawodach strasznie ważni.

W chwilę po wylądowaniu, na połowie drogi dobie gu, gdy pęd nie rozszarpie już spadochronów hamujących. Niżej: Czy na zdjęciu widać to wszystko, co widziałem gołym okiem?

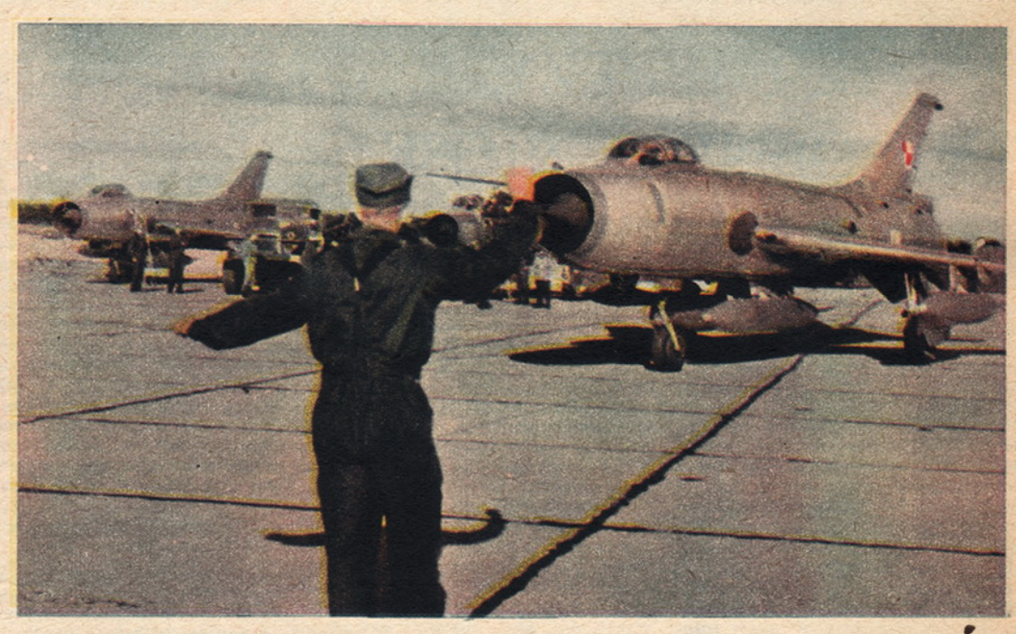
MISTRZAMI ROZPOZNANIA POWIETRZNEGO na rok 1971 zostali:

W kategorii samolotów jednomiejscowych:
1. Kpt. pil. JÓZEF GRABOWSKI
2. Por. pil. Piotr Kłosowski

W kategorii załóg wielomiejscowych:
1. Kpt. pil. JAN WIĄCKIEWICZ, kpt. nawig. EUGENIUSZ PANASIUK
2. Por. pil. Jan Kistowski, por. nawig. Kazimierz Dudzic, plut. Eugeniusz Pękała

W kategorii załóg śmigłowców:
1. Kpt. pil. JAN KOSTKOWSKI, kpt. nawig. JAN RZEŹNIKIEWICZ
2. Mjr. pil. Stefan Oczkoś, kpt. pil. Bogdan Sowa

W konkursie zespołów Lotniczej Służby Fotograficznej:
1. Zespół sierż. KAZIMIERZA KUCHNIO
2. Zespół st. sierż. Tadeusza Zalewskiego



Wyprowadzam swój samolot ze stoiska na pas. Leć i szybko wracaj! Zdjęcia: Zb. Chmurzyński — WAF

kroplami rosy skrzydle. Mój Su jeszcze śpi. Zdarłem z niego pierzynę pokrowców, zaraz wejdę do kabiny i zatrzepoczę lotkami, kiwnę na boki sterem kierunku, ale nie wyrwę go ze snu. Nie umiem. Ja jestem z nim na ziemi, gdy śpi. Karmię go, myję, pielęgnuję, pieszczę, ale on cały czas śpi. Nawet wtedy, gdy rozdziera powietrze rykiem silnika w czasie próby, gdy nisko przysiada na przednie koło gotów do skoku naprzód, to też jest tylko krzyk przez sen. Znosi cierpliwie mój dotyk, wiem nawet, że potrzebuje go, ale nie ja go obudzę.

Pilot. Przyjdzie taki, popatrzy, obejdzie samolot dokoła jakby to był wóz drabiniasty, tu zajrzy, tam stuknie i powie „gotowe, można lecieć". Gdy tak idzie dokoła, gdy sięga szybkimi ruchami do najczulszych miejsc maszyny, chciałoby się krzyknąć — uwaga, ostrożnie, boli! Ale nie krzyknę. Wyśmiałby mnie. On wie, co ma sprawdzić przed lotem. Ale ja też wiem swoje.

Choćby teraz. Rozpoznanie. Zawody. Niby żadna wielka rzecz, przecież takie loty mamy codziennie, przez cały rok, a jednak denerwujemy się. Wszyscy. Pilot, bo jak nigdy ślęczy nad mapą, coś liczy, pisze, kreśli, znów liczy, a przy tym skupiony jest, poważny, jak nigdy. Ja też się denerwuję. Obejrzałem samolot, wszystko sprawdziłem, ale nie odszedłem — jak to zwykle bywa — na papierosa czy żeby pożartować z kolegami. Kręcę się przy samolocie, co chwilę jeszcze coś sprawdzam, patrzę w stronę aparatów fotograficznych. Tyle od nich zależy dziś, a tak niewiele o nich wiem... Prawda, że przyszli chłopaki ze służby „foto", powiedzieli, że wszystko jest w porządku, ale wierz tu takim... A jak coś nawali? A samolot, on też się denerwuje! Czuję to! Niby śpi, ale nie tak jak zawsze. Denerwuje się, wiem dobrze.

Jedna po drugiej, co parę minut, startują załogi na zadania. Nie ma ich przez kilkadziesiąt minut i potem lądują. Piloci wyskakują z kabin, pędzą do komisji, zgłaszają wykonanie zadania i zaraz siadają na ławkach, na ziemi, wyciągają suwaki, ołówki, notatniki, mapy i znów liczą. A jeśli podejść do nich, zajrzeć przez ramię, to nie spytają, jak zawsze, o samolot, tylko o tych z „foto", czy zabrali już filmy. Takie to zawody.

Ale dziś już ich ostatni dzień. Czekamy tylko na wyniki. Przyleciał dowódca lotnictwa, zaraz ma przylecieć minister. Staniemy w dwuszeregu. Piloci, nawigatorzy, strzelcy, potem my, służba techniczna. Dziś po nagrody występować będą załogi. Technicy pozostaną w szeregu. Ale gdy wystąpi mój pilot, to przecież będzie tak, jakbym to ja wystąpił.

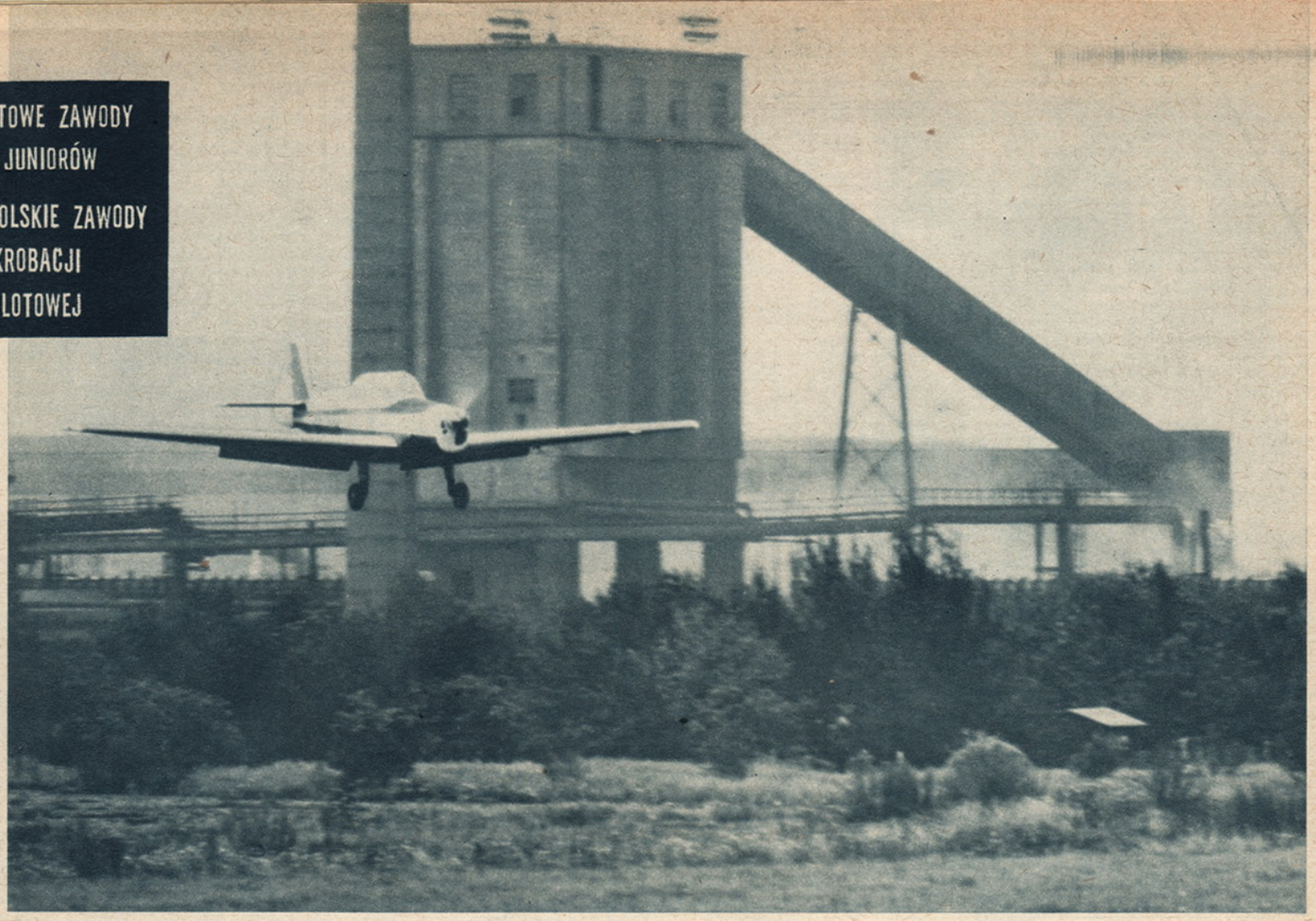
Gdy skończy się uroczystość, gdy z masztu spłynie w dół flaga zawodów, wrócimy do samolotu. Znów będzie wszystko jak dawniej, znów będziemy we trzech — samolot, pilot i ja. Polecimy do domu, na nasze lotnisko. Czekamy na ten powrót. Stęskniliśmy się za naszym lotniskiem, za jego stoiskiem, za pasem lądowania. Nasz jest jakby nie taki twardy... A czy wiecie, że samolot w locie do domu ma chyba trochę większą prędkość? W domu bowiem i lata i pracuje się najlepiej. Wiemy to, dobrze wiemy.

Teraz, w ciągu dnia, gdy rosa wyschła, gdy opadły poranne mgły, jest ciepło. Wiatr niesie nitki babiego lata. Pełno ich na trawach, krzakach, srebrzą się na skrzydłach samolotu. Czasem, gdy przylgną do twarzy, ogarniam je niecierpliwym ruchem. A potem myślę — leci sobie taki pajączek... On też leci! I dziwić się ludziom, gdy nawet taki mizerny pajączek też pcha się na niebo!

BOGDAN BARTNIKOWSKI

II SAMOLOTOWE ZAWODY KADRY JUNIORÓW

III OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ



Zdjęcie: A. Geizler

DWIE IMPREZY PODOBNE WNIOSKI

W odstępie miesiąca odbyły się ostatnio dwie imprezy samolotowe. W Lisich Kątach spotkała się już po raz drugi kadra juniorów rajdowo-nawigacyjnych, a w Gliwicach miejscowy aeroklub przeprowadził III Ogólnopolskie Zawody w Akrobacji Samolotowej, będące eliminacją do mistrzostw Polski.

Postanowiliśmy omówić te imprezy razem, ponieważ miały one — naszym zdaniem — wiele wspólnego. Przede wszystkim i w Lisich Kątach i w Gliwicach została potwierdzona słuszność polityki oraz działania Zarządu Głównego APRL w kierunku, który lapidarnie można określić — „na młodzież". I tu i tam bowiem, **po raz pierwszy od kilkunastu lat, zobaczyliśmy w akcji młodych, obiecujących pilotów samolotowych.**

Od wielu już lat „Skrzydlata" walczyła o odmłodzenie i rozszerzenie naszej kadry samolotowej. Pierwszego jednak kroku w tym kierunku doczekaliśmy się dopiero półtora roku temu, kiedy Dział Szkolenia ZG APRL powołał kadry juniorów i dał odpowiednie wytyczne aeroklubom regionalnym. A chociaż nie wszędzie te zalecenia trafiły do przekonania władzom klubów, gdyż niektórzy kierownicy i szefowie wyszkolenia mieli dobre wytłumaczenie w „braku resursu", to jednak coś zaczęło się dziać. Co — pierwszą odpowiedź mogliśmy otrzymać dopiero w tym roku.

Wiosną młodzi piloci spotkali się na zgrupowaniach kadry juniorów. W ciągu krótkiego okresu czasu trener Zdzisław Dudzik i inni doświadczeni piloci przekazywali swoją wiedzę młodzieży.

Czy obozy te były pożyteczne, jak w klubach pracuje się aktualnie z młodzieżą — o tym wszystkim mieliśmy przekonać się właśnie w Lisich Kątach i Gliwicach.

Organizatorzy zawodów w Lisich Kątach (kierownik — **Józef Sitarski,** kierownik sportowy — **Zdzisław Dudzik)** i w Gliwicach (kierownik — **Eugeniusz Pniewski,** kierownik sportowy — **Edmund Mikołajczyk)** postarali się, aby młodzi zawodnicy zostali poddani ostremu egzaminowi. Na zawodach rajdowo-nawigacyjnych przeprowadzono aż sześć konkurencji z poważnymi próbami, a akrobaci mieli do wykonania dwie obowiązkowe wiązanki (znaną i nieznaną) oraz jedną dowolną. Rajdowcy latali na samolotach Jak-18, a akrobaci Zlin-526F.

I oto na obu imprezach okazało się, że młodzi piloci samolotowi doskonale sobie radzą. Rajdowcy regularnie latają po krzywkach, łukach i okręgach, dobrze odnajdują znaki i obiekty, akrobaci zaś nawet z najtrudniejszymi figurami w pionie radzą sobie przyzwoicie, a w swoich układach dowolnych prezentują skomplikowane i interesujące wiązanki.

W Lisich Kątach zwycięstwo, po wyrównanej walce, odniósł **Witold Świadek.** Jest to 22-letni pilot, który wylatał dotychczas nieco ponad dwieście godzin. O tym jak lata się na zawodach dowiedział się dopiero na wiosennym obozie kadry, a już potrafił wygrać Zawody Okręgowe i wywalczyć pierwsze miejsce wśród juniorów. Tak szybkie postępy — w bieżącym roku wylatał około 70 godzin — dobrze świadczą o zdolnościach młodego zawodnika oraz skłaniają nas do wyrażenia uznania dla **Aeroklubu Rzeszowskiego,** w którym Witold Świadek trenuje. Nasze brawa dla rzeszowskiego klubu są tym większe, iż w kadrze juniorów startowały z niego aż trzy załogi i wszystkie znalazły się na czołowych pozycjach.

Najlepszym akrobatą w Gliwicach okazał się wychowanek miejscowego aeroklubu **Jerzy Kuźma.** Liczy on 24 lata i spędził w powietrzu 260 godzin, w tym około 30 wykonując akrobację. Zdobywca drugiego miejsca **Krzysztof Kalinowski (Toruń)** jest rówieśnikiem Kuźmy, a wylatał już 650 godzin, w tym 60 na akrobację. Po raz pierwszy w Gliwicach zobaczyliśmy młodych pilotów ze stołecznego klubu. Z satysfakcją odnotowaliśmy, iż najmłodszy, dziewiętnastoletni uczestnik zawodów **Andrzej Urbański** wywalczył szóste miejsce, a 23-letni **Paweł Pawlak** (wylatane zaledwie 130 godzin) — piąte. I jeszcze jeden, nie notowany dotychczas fakt w historii naszej akrobacji samolotowej — otóż pierwszy raz wystartowała kobieta. **Halina Bułka (Bielsko-Biała)** uplasowała się na 13 pozycji.

Wprawdzie dwa lata to okres dość krótki w procesie szkolenia lotniczego, ale postawa i wyniki uzyskane przez młodych pilotów w Lisich Kątach i Gliwicach potwierdziły dobitnie, że jesteśmy na dobrej drodze, że można i trzeba inwestować w młodzież, że nakłady na ten cel opłacą się sowicie.

Musimy to sobie wyraźnie powiedzieć, że jeśli chcemy mieć reprezentantów, którzy by potrafili w mistrzostwach świata roku 1974 czy 1976 sięgać po najwyższe trofea, to intensywny ich trening należy już prowadzić. Roczna porcja takiego treningu dla akrobatów, zdaniem trenera Zdzisława Dudzika, powinna wyrażać się liczbą około 120—150 godzin wylatanych tylko na akrobację! Liczba lotów wykonanych dla innych celów ma tu mniejsze znaczenie.

Trochę tylko mniejszą porcję godzin należy zaaplikować młodym pilotom rajdowo-nawigacyjnym, aby osiągnęli poziom europejski w tej dziedzinie lotniczych sportów.

Nie ulega też wątpliwości, że obozy treningowe młodych pilotów są bardzo pożyteczne. Dlatego słuszny wydaje się postulat, aby obozy te trwały nieco dłużej oraz zapewniały większe możliwości latania (więcej samolotów i resursu).

Więcej wreszcie uwagi — w aeroklubach regionalnych i szkoleniu centralnym — należy poświęcić kandydatkom na akrobatki samolotowe. Dla kraju, w którym jest zdobywczyni medalu Lilienthala, w którym są najlepsze na świecie szybowniczki, wielki to despekt, iż na mistrzostwa świata w akrobacji samolotowej nie może wystawić żadnej reprezentantki.

Dalszy rozwój sportu samolotowego przede wszystkim opierać się musi o solidną pracę aeroklubów regionalnych, w których powinno się szkolić jak najwięcej młodych pilotów i to szkolić intensywnie. **Dlatego martwią nas „białe plamy" w sporcie samolotowym młodych w tak, na przykład, zasłużonym klubie jak Łódzki. Dlatego cieszą nas takie kluby jak Rzeszowski, Bielsko-Bialski czy Wrocławski, których młodzi przedstawiciele wszędzie są widoczni.** Bo ciągle — wraz ze wszystkimi sympatykami lotnictwa — czekamy na aeroklub, w którym zostanie wychowany mistrz bądź mistrzyni świata w akrobacji samolotowej...

(pom)

Siedzą od lewej: Edmund Mikołajczyk, Jan Płoszczyca, Jerzy Kuźma (zwycięzca zawodów) i Ireneusz Mikołajczyk.

Zdjęcie: M. Frelichowski

KORESPONDENCJA WŁASNA Z BUDAPESZTU

PUSZTA CZARDASZ I PAPRYKA ● 5 ●

„SKRZYDLATA POLSKA" ROZMAWIA Z SEKRETARZEM GENERALNYM WĘGIERSKIEGO ZWIĄZKU OBRONY KRAJU gen. mjr. LAJOSEM KISSEM

W korespondencjach z Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych, które odbyły się w Dunakeszi opodal Budapesztu, wiele pisałem już o gościnności węgierskich gospodarzy, o sympatii, z którą polska ekipa spotykała się zarówno ze strony organizatorów jak i zwykłych ludzi poznawanych w czasie lądowań przygodnych. Okazywana nam na każdym kroku przychylność potwierdzała prawdziwość i aktualność znanego powiedzenia „Polak — Węgier dwa bratanki..." Wspominam o tym raz jeszcze, bowiem podobny charakter, równie serdeczną atmosferę, miało przyjęcie kierownictwa naszej ekipy przez Sekretarza Generalnego Węgierskiego Związku Obrony Kraju (MHSz) generała majora Lajosa Kissa. Przy okazji tego spotkania poprosiłem gen. majora Lajosa Kissa, aby poinformował Czytelników „Skrzydlatej Polski" o niektórych problemach węgierskiego lotnictwa sportowego.

„SKRZYDLATA": — Węgierski Związek Obrony Kraju (MHSz) jest organizacją, w której zrzeszone są różne dyscypliny sportowe. Interesuje nas pozycja lotnictwa wśród nich...

GENERAŁ: — Nie ulega wątpliwości, że sporty lotnicze w naszej organizacji zajmują dominującą pozycję, nie tylko ze względu na... koszty. Reprezentuję pogląd, iż wysoka ranga powietrznych sportów wynika z ich ogromnego znaczenia wychowawczego i obronnego. Z przyjemnością mogę stwierdzić, iż fakt ten znajduje zrozumienie najwyższych władz partyjnych i państwowych w naszym kraju, dzięki czemu, na przykład, mamy środki na zakup jakże drogiego przecież sprzętu lotniczego. A właśnie ten sprzęt jest niezbędny dla przyciągnięcia na lotniska szerokich rzesz młodzieży, dla umożliwienia młodym ludziom rozwijania tężyzny fizycznej i kształcenia charakterów w podniebnych przygodach.

„SKRZYDLATA": — Na całym świecie znana jest węgierska piłka nożna, sławny jest węgierski boks. Jak Pan Generał ocenia osiągnięcia lotników sportowych Waszego kraju?

GENERAŁ: — Wydaje mi się, że nasi lotnicy sportowi dobrze wykorzystują posiadane możliwości. Mamy osiągnięcia w akrobacji samolotowej, przypomnę tu mistrzostwo świata zdobyte przez Józefa Totha. Nieźle też — zważywszy ich możliwości sprzętowe — spisują się szybownicy. Walory ich potwierdziły ostatnie wyniki, ot choćby zajęcie przez Lajosa Varkoziego piątego miejsca na mistrzostwach Polski — imprezie, którą u nas ceni się bardzo wysoko. Oczywiście istnieje u nas znaczna dysproporcja w popularności poszczególnych dyscyplin sportowych i to nie na korzyść sportów lotniczych, ale to już inny, i chyba nie tylko nasz, problem.

„SKRZYDLATA": — Wspomniał Pan Generał o możliwościach sprzętowych węgierskich szybowników. Na co mogą oni liczyć w najbliższej przyszłości?

GENERAŁ: — Cieszę się, że wyjaśnienie tej kwestii znajdzie się w polskim piśmie lotniczym. Bo właśnie realizacja realnych życzeń naszych szybowników zależy od... polskiego przemysłu lotniczego. Konkretnie mówiąc — interesują nas „Cobry". Widzieliśmy je w Dunakeszi, znamy ich wyniki z mistrzostw świata. Czekamy zatem na wiadomość o możliwości nabycia „Cobr".

„SKRZYDLATA": — Na węgierskich lotniskach spotykaliśmy wiele polskich szybowców i samolotów. Jak zdają one tu egzamin w codziennej eksploatacji? Czy cieszą się popularnością wśród pilotów?

GENERAŁ: — Miło mi, iż mogę wysoko ocenić walory polskich szybowców i samolotów, które znajdują się w naszych aeroklubach. Do podstawowego wyczynu używamy „Much 100" i „Much Standard", a piloci wyczynowi i kadra latają na „Fokach". „Gawron" spełnia rolę samolotu holującego. Nasi piloci są zadowoleni z tego sprzętu, choć — szczególnie szybownicy — marzą o różnych orchideach.

Przyjaciele... Znany szybownik węgierski i działacz lotniczy Nandor Opitz wymienia proporczyki z kierownikiem polskiej ekipy w Dunakeszi drem Bohdanem Jancelewiczem. W środku stoi Bela Papp, zasłużony wielce dla lotniczej współpracy polsko-węgierskiej.

„SKRZYDLATA": — Czy prowadzone są prace przy konstrukcji, ewentualnie budowie własnych szybowców?

GENERAŁ: — Mamy trochę własnych konstrukcji. Na przykład do podstawowego szkolenia dobrze służy nam dwumiejscowy „Gobe", jednak na szerszą skalę nie przewidujemy aktualnie budowy szybowców. Inna rzecz, że nie mamy szczęścia w tej dziedzinie. Ostatnio powstała interesująca konstrukcja, ale zawiodła w próbach.

„SKRZYDLATA": — Chcieliśmy prosić Pana Generała o trochę danych o węgierskim lotnictwie sportowym.

GENERAŁ: — Organizacja lotnictwa sportowego na Węgrzech przypomina system przyjęty w Polsce i opiera się o aerokluby regionalne, zlokalizowane w miastach wojewódzkich. Mamy takich klubów dwadzieścią jeden, a zrzeszają one ponad półtora tysiąca pilotów. Nie ograniczamy liczby aeroklubów w jednym mieście i — na przykład — w Budapeszcie mamy kilka klubów. Do przodujących jednostek w naszym lotnictwie sportowym należą aerokluby w Miskolcu, gdzie instruktorem jest Lajos Varkozi, oraz kolejarzy w Budapeszcie.

„SKRZYDLATA": — Jakie aktualnie problemy absorbują władze lotnictwa sportowego na Węgrzech?

GENERAŁ: — Pracujemy obecnie nad określeniem naszych zadań i możliwości w planie pięcioletnim. Główny problem polega na tym, aby bez specjalnego zwiększenia funduszów społecznych, przeznaczonych na sport lotniczy, jego osiągnięcia wzrosły dzięki lepszej organizacji latania, ekonomizacji kosztów i usprawnieniu pracy na lotniskach. Nie są to, jak wiadomo, zadania łatwe. Tym bardziej, że mamy ambicję uzyskiwania coraz lepszych wyników.

„SKRZYDLATA": — Czy oprócz prowadzenia działalności sportowej MHSz zajmuje się także szkoleniem kandydatów do wojsk lotniczych?

GENERAŁ: — Tak. Pierwsze kroki w lotnictwie czynią kandydaci na pilotów wojskowych w naszych aeroklubach. Sprawdzają się tam zamiłowania i charaktery młodych ludzi, a oni sami upewniają się, że odpowiada im wybrany kierunek rozwoju życiowego. Ten system eliminacji kandydatów do lotnictwa wojskowego zdał egzamin w praktyce.

„SKRZYDLATA": — Dziękujemy Panu Generałowi za miłą rozmowę. Czy chciałby Pan przekazać jeszcze coś — za pośrednictwem naszego pisma — polskim lotnikom?

GENERAŁ: — Chciałbym najserdeczniej pozdrowić wszystkich polskich pilotów. Bardzo cieszy nas ścisła i coraz bliższa współpraca z Aeroklubem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Mam nadzieję, iż korzyści z tej współpracy odnoszą obie strony. Polscy piloci będą zawsze miłymi gośćmi na węgierskiej ziemi. Zapraszam z całego serca.

Rozmawiał:
JERZY POMIANOWSKI

Węgierscy akrobaci znani są z wysokiej klasy na całym świecie. W „Zlinie" nad wzgórzem Gellerta w Budapeszcie: Nagy Z. Imre, „Repüles" i autora.

Kielce — Rzeszów

MECZ TELEWIZYJNY AEROKLUBÓW

PO raz drugi doszło więc do telewizyjnego meczu lotniczego. Pamiętamy, że w zeszłym roku w październiku odbyło się pierwsze tego rodzaju spotkanie we Wrocławiu, między reprezentacjami Aeroklubu Wrocławskiego i Aeroklubu Krakowskiego. Zwyciężył wówczas Kraków, stosunkiem punktów 8:6.

Jak już pisaliśmy, to pewnego rodzaju novum spotkało się z dużym zainteresowaniem telewidzów, szczególnie młodzieży. Z tym większym więc zaciekawieniem oczekiwaliśmy na kolejny pojedynek, tym razem między reprezentacjami aeroklubów z Rzeszowa i Kielc.

12 września, na neutralnym lotnisku Aeroklubu Warszawskiego, spotkały się obie reprezentacje. I choć z góry było wiadomo, że impreza ma charakter par excellence propagandowy, że nie tyle chodzi o sam wynik co o frapujące pokazanie milionom telewidzów piękna wielu dyscyplin lotniczych, współzawodnictwo przybrało charakter zaciętej walki. To wcale nie jest źle, cieszy ten sportowy duch wśród lotniczej braci!

Za całość ostatniej imprezy odpowiedzialny był z ramienia telewizji **T. Hopfer,** z ramienia Aeroklubu PRL **Jacek Szewczyk.** Funkcję przewodniczącego komisji organizacyjnej meczu pełnił **Bolesław Łabno.** Autorami scenariusza byli: **Hanna Kramarczuk, Jacek Szewczyk i Jacek Żemantowski.**

Mecz prowadzili: **Hanna Kramarczuk i Jacek Żemantowski,** telewizyjnym realizatorem całości był **Jerzy Budny,** kierownictwo produkcji spoczywało w rękach **Cz. Sieradzana,** zaś sekretarzem technicznym był **B. Musialik.**

Jury meczu przewodniczył prezes Aeroklubu PRL gen bryg. nawig. **Władysław Jagiełło,** zaś w jego skład wchodzili: zastępca redaktora naczelnego dzienników TV — **Ryszard Dyja,** redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski" — **Jerzy R. Konieczny,** szef propagandy Aeroklubu PRL — **Tadeusz Kamiński,** znakomity nasz szybownik kapitan PLL LOT **Edward Makula** i przedstawiciel Rady Seniorów APRL — **Władysław Dzięciołowski.** Sędziami konkurencji byli: **Andrzej Trzciński, Edmund Osiński, Aleksander Murawski** i **Bolesław Gargała.**

Transmisja meczu rozpoczęła się pokazem akrobacji na samolocie Zlin, w wykonaniu znanego pilota **Ryszarda Kasperka.** W założeniu tego punktu programu leżało komentowanie przez pilota drogą radiową kolejności i charakteru wykonywanych figur akrobacyjnych. Niestety, głos Ryszarda Kasperka słychać było bardzo słabo. Trochę sytuację ratowało powtarzanie słów pilota przez Jacka Żemantowskiego, ale... to nie to samo. Myślę, że rzecz jest jednak do zrobienia i po pierwszym niepowodzeniu — w przyszłości przedsięwzięcie uda się. Trzy lata temu oglądałem w Magdeburgu, na mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej, pokaz akrobacji w wykonaniu jednej z najlepszych pilotek NRD. Pilotka komentowała bardzo wyraźnie cały przebieg akrobacji, a ponadto umieszczona z tyłu jej głowy kamera przekazywała telewidzom każde poruszenie dziewczyny, no i fantastyczne obrazy wirującej ziemi.. A więc — nie święci garnki lepią.

Po prezentacji ekip Rzeszowa (kierowanej przez **Romana Przepiórę)** i Kielc (kierownik **Stanisław Kolasa)** oraz jury, rozpoczęła się pierwsza konkurencja meczu — strącanie baloników. Pojedynek pilotów na Jakach-18, Peli z Kielc i Złamańca z Rzeszowa, zakończył się zwycięstwem tego ostatniego. Stan meczu: 1:0 dla Rzeszowa. W drugiej konkurencji, szybkościowym montażu szybowców „Mucha", znów zwyciężyli reprezentanci Rzeszowa. Mamy już 2:0 dla Rzeszowa. Ale... tu nasuwa się wątpliwość: czy po tak przeprowadzonym montażu, bezpośrednio, można było pozwolić na start? Mam na myśli, oczywiście, bezpieczeństwo lotu.

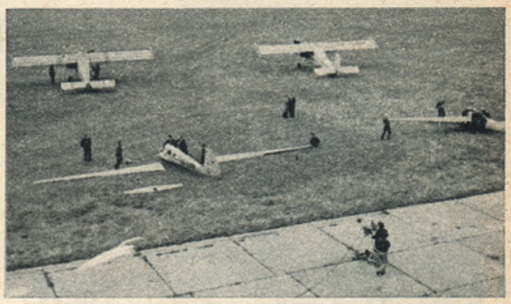
Następną bowiem konkurencją był szybkościowy start zmontowanych „Much" za samolotami holującymi. Przyznano tu punkt Kielcom. Stan: 2:1 dla Rzeszowa.

Kolejna konkurencja, to rzuty papierowymi strzałami najmłodszych członków ekip. Kolejny punkt dla Kielc i — stan meczu wynosi 2:2. Przewaga Kielc następuje z chwilą zakończenia następnej konkurencji — walki powietrznej modeli na uwięzi — na korzyść reprezentantów kielecczyzny. Walka trwała krótko, model rzeszowski lądował przedwcześnie. Mamy już 3:2 dla Kielc. W trakcie konkurencji, niezbyt zresztą udanej, znany pilot pułku „Warszawa" płk Edward Chromy opowiadał o swych przeżyciach w czasie walk powietrznych II wojny światowej.

Ale oto Rzeszów wyrównuje: konkurencja lądowania szybowców na celność kończy się zwycięstwem pilota rzeszowskiego. Jest więc znów remis, 3:3. Lądowanie na celność spadochroniarek nie przynosi rozstrzygnięcia. Remisowe przyznanie obu grupom po punkcie sprawia, że znów jest remis — 4:4.

Ruszają do walki modele redukcyjne na uwięzi: kielecki Pilatus „Porter" i rzeszowski CSS-11. Regulaminowe 10 okrążeń wykonuje tylko „Porter", w modelu rzeszowskim zawiódł silnik. Stan meczu: 5:4 dla Kielc. Konkurencję tę dobrze komentował znany modelarz i konstruktor Andrzej Trzciński, prezentując doskonałe opanowanie tematu i zupełny brak widocznego u innych osób stremowania.

Jaki-18 lądują teraz w prostokącie. Punkt dla Rzeszowa i — stan meczu 5:5. Przy okazji tego punktu programu: czy nie można było lepiej pokazać telewidzom, na czym polega ta emocjonująca konkurencja? Chyba można, bo od czego kamera na „Warszawie-combi"? A tak — to nie-



Rozpoczęła się emocjonująca konkurencja szybkościowego montowania szybowców.

W konkurencji modeli redukcyjnych zwyciężają zawodnicy kieleccy. Ich Pilatus „Porter" latał niezawodnie.

Drużyna Aeroklubu Rzeszowskiego. Od lewej stoją: Przepióra, Odor, Paluchowska, Zybura, Lechforowicz M., Przepióra R., Bąk, Lechforowicz R., Świadek, Wiśniewski, Nalepa, Targoński, Wiktor, Piotrowski, Pochwat, Bereś, Wania, Szczur, Czyż, Paja, Bober, Mac.

Drużyna Aeroklubu Kieleckiego. Od lewej stoją: Jamroz K., Krawczyk, Bugajski, Beszczyk, Stasiak, Kasiński, Pawełek, Jamroz G., Jamroz K., Salwa, Adamik, Komorniczak, Jaworz, Gwiaździński, Herbusz, Jamroz A., Rzadkowski, Sójka, Trela, Sobala, Detka, Larek, Kolasa.

Wszystkie zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

Kamerzysta TV w akcji: trwa akurat strącanie baloników.

Mecz już się zaczyna. Właśnie Hanna Kramarczuk i Jacek Żemantowski (stoją między stołem jury i stanowiskiem kamery) przystępują do prezentacji ekip i jury sędziowskiego. Na widocznej z lewej tablicy będą wypisane punkty zdobywane przez ekipy.

zbyt wiadomo było o co tu właściwie chodzi.

Lecz oto — akrobacja szybowcowa. Reprezentant Rzeszowa leci na „Piracie", Kielc na „Musze". Bardzo fachowo, płynnie i spokojnie komentuje jakość wykonywanych wiązanek Edward Makula. Przyjemnie było słuchać. Sławny szybownik przyznaje zwycięstwo pilotowi kieleckiemu. Stan meczu 6:5 dla Kielc.

Zanim zaczęła się następna konkurencja, Hanna Kramarczuk pokazała telewidzom sześć fotografii znanych polskich lotników. Zadaniem telewidzów było, oczywiście, nadesłanie do TV nazwisk owych lotników. Całkiem przyjemny (i nietrudny) konkursik.

Jeszcze trzy konkurencje. Spadochronowe skoki grupowe z 800 metrów: wygrywa Rzeszów. Jest już 6:6. Dalej: rewanżowe strącanie baloników — wygrywa Rzeszów (jest 7:6 dla Rzeszowa) i rzuty do celu granatem (wygrywają Kielce). Wynik końcowy meczu jest remisowy, 7:7.

Wrażenie ogólne z oglądania meczu przy telewizorze?

Zależy, kto patrzy. Pozwolę sobie, całkiem po przyjacielsku, na parę szczerych zdań. Otóż ludzie nie mający styku z lotnictwem — wyrażali się o audycji pochlebnie. Bardzo im się podobała. Wielu tzw. laików, wiedząc, że byłem podczas meczu na lotnisku, prosiło abym przekazał realizatorom imprezy słowa uznania i podziękowania. Czynię to niniejszym.

I myślę, że zasadniczy cel audycji został właściwie osiągnięty: zrobiono dalszy krok w propagowaniu lotnictwa, wykorzystując tak potężny instrument masowego przekazu jak telewizja. Że program można było jednak przygotować lepiej, nie ulega wątpliwości. Nie miejsce tu chyba, gdy się uwzględni naprawdę duże przejęcie się realizacją meczu miłych pracowników TV, na zbyt pedantyczne krytykowanie widowiska. Wierzymy, że następne będzie lepsze. Jeśli można zaś radzić, to: prezenterzy powinni podczas relacjonowania częściej patrzeć w monitor kontrolny i lepiej opanować terminologię lotniczą, kamery powinny być operatywniejsze. Sens każdej konkurencji — winien być telewidzowi dokładnie wytłumaczony.

Ale — to są wymagania niemal śledziennika. Oba aerokluby należy pochwalić, a zaprzyjaźnionej TV serdecznie podziękować za wiele serca i zapału włożonego w realizację widowiska. I prośba: pracujcie już nad następnym programem.

JERZY ZARĘBSKI

Płk pil. Edward Chromy w rozmowie z red. Jackiem Zemantowskim.

CO PO MECZU MÓWIĄ?

RYSZARD DYJA, zastępca redaktora naczelnego dzienników telewizyjnych:

Już zeszłoroczny, wrocławski mecz wykazał, że lotnictwo jest bardzo telewizyjne. Otrzymaliśmy mnóstwo listów chwalących imprezę, podkreślających wielkie znaczenie propagandowe tego rodzaju audycji. Sądzę, że to był dobry początek — teraz tylko należałoby rzecz kontynuować, bo warto ze wszech miar. Eksperyment z przekazywaniem telewidzom komentarza pilota w trakcie wykonywania akrobacji — kapitalny. Trzeba to oczywiście lepiej dopracować. Ech, gdyby tak to samo zastosować w piłce nożnej, lekkiej atletyce czy boksie! To jeszcze dziś żart, ale może w przyszłości...

Serdeczne słowa podzięki za współpracę dla dzielnych lotników z obu aeroklubów — Rzeszowskiego i Kieleckiego.

JERZY BUDNY (kierował realizacją TV całości widowiska):

Pracy było dużo, od samego początku, kiedy to rodził się pomysł programu, a potem ustalano wspólnie z Aeroklubem PRL kolejne konkurencje meczu. Do dyspozycji mieliśmy jeden wóz transmisyjny z czterema kamerami i jedną kamerę na „Warszawie-combi". Zrobiliśmy najpierw próbę sytuacyjną, na drugi dzień próbę kamerową (dla zawodników), no i bezpośrednio potem nagrywaliśmy program na ampex. Pomysł takiego programu — dobry, można w ten sposób pokazać telewidzom sprzęt lotniczy, ludzi i dużo powiedzieć na temat historii lotnictwa oraz jego dnia dzisiejszego. Czy program wypadł dobrze? Ocenią widzowie.

PRZED VI ZJAZDEM PZPR

KRAJOWA KOMUNIKACJA LOTNICZA

W ogólnonarodowej dyskusji poprzedzającej VI Zjazd Partii głos zabierają również polscy lotnicy. W dniach 8–9 października br. odbędzie się w Katowicach konferencja naukowo-techniczna pt. „Krajowa komunikacja lotnicza", zorganizowana przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji. Jej zadaniem będzie przedstawienie oraz przedyskutowanie możliwości i celowości szybkiego rozwoju krajowej komunikacji lotniczej. Z tej okazji zamieszczamy artykuł przewodniczącego Sekcji Głównej Komunikacji Lotniczej SITK mgr. inż. Eligiusza Kołodzińskiego, oparty na referacie generalnym konferencji.

Mgr inż. ELIGIUSZ KOŁODZIŃSKI

W tezach na VI Kongres Techników Polskich pisaliśmy: „Polskie lotnictwo cywilne stale się wprawdzie rozwija, zarówno pod względem jakościowym jak też ilościowym, ale jego obecny stan nie zaspokaja potrzeb gospodarki narodowej, ani nie odpowiada międzynarodowej pozycji gospodarczej i politycznej naszego kraju. Polska znajduje się obecnie wśród państw europejskich na ostatnim miejscu pod względem ilości przewozów na mieszkańca, a dotychczasowe tempo rozwoju przewozów realizowanych przez PLL „LOT" nie poprawia w widoczny sposób naszej pozycji w tym zakresie".

Nasze przewozy zagraniczne rozwijają się w pewnym stopniu pod naciskiem z zewnątrz, tzn. że wzrastający popyt na loty z Polski i do Polski zmusza nas do uruchamiania nowych linii lub uintensywniania lotów na liniach istniejących, zaś tam, gdzie nie wchodzi „LOT" (np. linie dalekosiężne), wchodzą obcy przewoźnicy.

W lotniczej komunikacji krajowej sytuacja jest zasadniczo różna od zagranicznej: gdzie nie ma „LOT-u", nie ma nic. A ponieważ podróżować musimy, więc podróżujemy koleją tracąc przede wszystkim czas, męcząc się w poszukiwaniu noclegu lub jadąc nocą z powodu jego braku itd.

I to jest pierwsza przyczyna, uzasadniająca rozpatrzenie zagadnienia krajowej komunikacji lotniczej. Obserwujemy bowiem obecnie, oprócz wysokiego stopnia niezaspokojenia popytu na istniejących liniach — dalece niewystarczającą regularność lotów, brak rejsów po zmroku, niedostateczny rozwój sieci połączeń pozbawiający możliwości latania np. tak dużego skupiska ludności i wielkiego ośrodka gospodarczego jak Łódź, czy też tak uczęszczanych rejonów jak Zakopane lub Mazury, a przy tym wszystkim jeszcze administracyjne ograniczenia w korzystaniu z komunikacji lotniczej w podróżach służbowych, wbrew rachunkowi ekonomicznemu i względom społecznym.

Drugą przyczyną jest przestawianie naszej gospodarki na intensywny rozwój oraz na lepsze zaspokajanie materialnych i kulturalnych potrzeb społeczeństwa, a to nie tylko stwarza potrzebę rozwoju komunikacji lotniczej, lecz także zapewnia ekonomiczne podstawy jej rozwoju.

OBECNY STAN KRAJOWEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Wg „Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego" nr 43, „LOT" przewiózł w lotach krajowych na przestrzeni 1970 r. 634 093 pasażerów oraz 8,2 tys. ton ładunków. W porównaniu z 1969 r. stanowi to wzrost o 55 014 pasażerów, a więc o 9,5% i o 2 tys. ton ładunków, czyli o ok. 30%. Przy tym wzroście przewozów nastąpiło zmniejszenie o 5% strat na przewozach krajowych (do 181,1 mln zł), przy czym za całokształt działalności (łącznie z przewozami zagranicznymi), mimo tej straty, uzyskano zysk w wysokości 251,7 mln zł. Przeciętna dzienna liczba lotów krajowych wynosiła w okresie letnim — 41; przy 15 eksploatowanych liniach daje to średnio 2,7 lotów dziennie na 1 linii.

„LOT" ocenia, że w tych warunkach popyt na loty krajowe jest zaspokajany w 60—70%. My zaś chcemy podkreślić, że nawet pełne zaspokojenie popytu nie zaspokoiłoby potrzeb, gdyż popyt niezaspokojony — to klienci, którym odmówiono sprze-

CIĄG DALSZY NA STR. 10

CIĄG DALSZY ZE STRONY 9

daży biletu lotniczego. Ale żadne statystyki nie uwidoczniają liczby tych osób, które chcąc latać nie stają w kolejce po bilet lotniczy, bo z różnych przyczyn jest to dla nich niemożliwe.

Jakież to są przyczyny?

1. Sieć połączeń. Długość lotów krajowych odniesiona do powierzchni kraju przedstawia się w krajach europejskich o zbliżonej do Polski powierzchni następująco:

Kraj	Długość lotów tys. km	km/100 km²
Polska	4 170	1 338
Czechosłowacja	8 020	6 275
Finlandia	5 540	1 644
Jugosławia	4 877	1 900
Szwecja	11 140	2 480

Polska posiada 9 lotnisk komunikacyjnych, tj. jedno lotnisko na 34 633 km², podczas gdy Czechosłowacja — 14 lotnisk (9 129 km²), Szwecja — 30 lotnisk (14 966 km²).

Tak więc porównanie z innymi krajami wypada dla nas zdecydowanie niekorzystnie, a gdyby uwzględnić takie czynniki jak gęstość zaludnienia, stopień koncentracji ludności w poszczególnych ośrodkach itp., przedstawiłoby to naszą komunikację lotniczą w sytuacji jeszcze bardziej niekorzystnej.

Obliczanie stopnia zaspokojenia popytu nie może więc zadowalać np. mieszkańca Łodzi czy Zielonej Góry, bo on nie ma w ogóle kasy „Lotowskiej", przy której mógłby stanąć i wykazać prawdziwy popyt. Nie wiemy, ilu mieszkańców Katowic czy Wrocławia chciałoby lecieć na Mazury, bo nikt im takiej możliwości nie oferuje. Stąd wniosek, że sieć połączeń krajowej komunikacji lotniczej jest u nas dalece niewystarczająca.

2. Wyposażenie lotnisk komunikacyjnych w lotnicze urządzenia naziemne. Istnieje w tym zakresie ogromne niedoinwestowanie, co powoduje praktyczne ograniczenie lotów do pory dziennej (np. z Warszawy do Katowic ostatni samolot odlatuje o godz. 15.30) oraz jest przyczyną nieregularności i niepunktualności lotów w złych warunkach atmosferycznych, którym samolot nie potrafi przeciwstawić się bez pomocy lotniska, wyposażonego w odpowiednie urządzenia.

Obecnie tylko Okęcie ma urządzenia pozwalające na dokonywanie startów i lądowań w nocy i przy złej pogodzie. Dla poprawy tej sytuacji aktualnie dużo się jednak robi. Wkrótce otrzymają odpowiednie wyposażenie lotniska w Krakowie, Poznaniu i Rzeszowie. Również nowe lotnisko dla Trójmiasta będzie budowane od razu z urządzeniami do zapewnienia startów i lądowań w trudnych warunkach.

Tymczasem jednak pasażerowie czekają nieraz godzinami na rejs, a inni w ogóle rezygnują z zakupu biletu lotniczego w okresie złej pogody. Tych ostatnich statystyka niezaspokojonego popytu oczywiście nie ujmuje, tak samo jak tych, którzy nie mogą wylecieć z Warszawy o godz. 15, ale chętnie zrobiliby to o godz. 18.

Stąd wniosek drugi, że wszystkie lotniska w dużych ośrodkach powinny być uzbrojone w lotnicze urządzenia naziemne, pozwalające na dokonywanie startów i lądowań nocą i przy złej pogodzie.

3. Powiązanie portów lotniczych z docelowymi punktami podróży. Wspomniano już, że brak nam lotnisk w ważnych ośrodkach miejskich, przemysłowych czy też wczasowo-turystycznych. Jednak obliczanie czasu podróży „drzwi—drzwi", np. w przypadku trasy Katowice — Koszalin, nie może się sprowadzać do obliczania łącznego czasu podróży między biurami miejskimi „LOT" w tych miastach. Z Katowic nie lata się przecież, by odwiedzać znajomych mieszkających w centrum Koszalina, ani by załatwiać sprawy w tamtejszej radzie narodowej. Z Katowic prawie w ogóle nie podróżuje się do Koszalina, tylko do Ustki, Kołobrzegu czy Mielna, tam więc dopiero znajdują się te obliczeniowe „drzwi".

Jeśli się klienta ceni, dowozi się go właśnie do drzwi. „LOT" krajowych klientów oczywiście nie może cenić, bo do nich dopłaca, ale czy rzeczywiście nie znalazłby się ktoś, komu by się to opłacało? Będziemy jeszcze mówić o ekonomice lotniczych przewozów krajowych i spróbujemy wykazać, że do przewożenia osób samolotami niekoniecznie trzeba dopłacać. Tymczasem wyrażamy zdziwienie, że głosząc hasło „wszystko dla człowieka" mamy w kraju przedsiębiorstwo spedycyjne, transportujące towary właśnie od drzwi do drzwi, a podobnego transportowania człowieka nikt się nie podejmie, chociaż ten człowiek sam przeszedłby do innego środka lokomocji, a nawet przeniósłby swoją walizkę.

4. Lotnicze podróże służbowe. Każdy z nas wie, jaką klasą pociągu wolno mu podróżować służbowo na koszt instytucji delegującej, kiedy wolno mu skorzystać z autobusu PKS czy nawet taksówki. Nikt natomiast nie potrafi z pewnością określić prawa do służbowej podróży lotniczej. Przepisy są na ten temat różne w różnych resortach i na ogół mgliście porównują koszty podróży samolotem i koleją. Osoby upoważnione do interpretowania takiego przepisu nazbyt często utożsamiają koszty podróży z kosztami przejazdu, co w anegdotycznym już dzisiaj przypadku pracownika upoważnionego do przejazdu najtańszym środkiem lokomocji, skłoniło go do wybrania się

Może śmigłowiec? Mały, większy i całkiem duży.

w podróż służbową z Warszawy do Gdańska... statkiem rzecznym.

Są również resorty, w których decyzje w sprawie podróży służbowej drogą lotniczą podejmują tak wysocy urzędnicy, że same trudności w dotarciu do nich zniechęcają do podejmowania starań o uzyskanie zezwolenia.

Sytuacja taka jest efektem mitu, jaki otacza komunikację lotniczą, widzianą przez niektórych przez pryzmat folderów reklamujących wakacje na Tahiti. Tymczasem jest to jeden z wielu rodzajów komunikacji o określonych zaletach i wadach, podlegający ogólnym prawom ekonomicznym. Jeśli więc obliczymy poważnie pełne koszty podróży, a więc oprócz kosztów przejazdu uwzględnimy również koszt noclegów i diety to okaże się, że na większości krajowych tras o długości powyżej 300 km, na których nie kursują pociągi ekspresowe, najtaniej kosztuje podróż najdroższym środkiem lokomocji, tj. samolotem, a najdrożej jest chodzić pieszo, nawet jeśli noce spędzać się będzie w stogu siana po 8 zł za noc.

W wykazie elementów kosztów podróży pominięto wartość czasu pracownika, który w średniej ogólnopolskiej kosztuje państwo ok. 100 zł za dzień roboczy. Uwzględnienie wartości czasu — nazwę go państwowym — powinno przecież leżeć w interesie każdej instytucji, w której nie ma pracowników niepotrzebnych. A wówczas okazałoby się, że powinniśmy latać służbowo wielokrotnie więcej niż obecnie, co poprzez intensyfikację lotów przyczyniłoby się do zmniejszenia jednostkowej dopłaty do biletu lotniczego, a po racjonalnej korekcie taryf mogłoby nawet całkowicie wyeliminować deficyt przewoźnika lotniczego.

Należy ponadto podkreślić, że każda podróż służbowa odbywa się w pewnej mierze na koszt podróżującego. Do kosztów tych należy przede wszystkim jego czas prywatny, spędzony w podróży. Kosztem prywatnym — choć nie tylko prywatnym — jest także zdrowie pracownika, jego dopłata do służbowej diety itd.

Są również niewymierne koszty społeczne, jak np. budowa hoteli, które służą głównie podróżującym służbowo itd. Wniosek stąd oczywisty, że — nie tylko dla rozwoju komunikacji lotniczej — niezbędne jest wydanie nowych przepisów w sprawie odbywania podróży służbowych samolotami. Przepisów opartych na rachunku ekonomicznym i uwzględniających szeroko pojęty interes społeczny.

KRAJOWA KOMUNIKACJA LOTNICZA

KONIECZNOŚĆ ROZWOJU KRAJOWEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Dla ludzi lotnictwa, a także dla wielu działaczy gospodarczych spoza niego, argumenty uzasadniające konieczność szybszego niż dotąd rozwoju krajowej komunikacji lotniczej wydają się truizmami. Jest jednak również wielu takich, dla których komunikacja lotnicza to komunikacja elitarna, którzy jej znaczenie dla kraju oceniają procentowym udziałem ilości przewiezionych pasażerów w stosunku do ogólnej ilości podróżnych. Dlatego niezbędne jest krótkie choćby powtórzenie tych truizmów.

Już omówienie obecnego stanu krajowej komunikacji lotniczej pokazało szereg momentów natury społeczno - gospodarczej, z których wynika zasadnicza różnica jakościowa między komunikacją lotniczą, a innymi rodzajami komunikacji publicznej. Różnica ta wynika z szybkości i wygody podróżowania samolotem, jakiej na długich trasach nie jest w stanie zapewnić żaden inny środek przewozu. Powoduje to, że podróż nie jest przedsięwzięciem samym w sobie, lecz staje się dojazdem do pracy, który nie tylko nie obniża gotowości do jej podjęcia, ale pracownikom umysłowym umożliwia jej wykonywanie nawet podczas podróży.

Zapewnienie regularnej komunikacji osobowej, zwłaszcza ekspresowej, na długich trasach — począwszy mniej więcej już od 300 km — jest dla kolei, bo tylko ona może tu być brana pod uwagę, bardzo kłopotliwa, a dla pasażera taka podróż staje się zbyt długa i uciążliwa. Dla samolotu natomiast długość trasy nie ma w naszych warunkach krajowych istotnego znaczenia, zaś dla pasażera samolotem przestaje być praktycznie przedsięwzięciem, a staje się dojazdem.

Jeśli dodamy do tego wspomniane wcześniej argumenty na rzecz komunikacji lotniczej, jak społeczne i ekonomiczne w odniesieniu do pracowników wysoko wykwalifikowanych, zmniejszenie obciążenia bazy hotelowej itd., dochodzimy do wniosku, że zasadniczo inna jakość komunikacji lotniczej i inne warunki jej opłacalności czynią z niej nie konkurenta, lecz partnera pozostałych rodzajów komunikacji. Innymi słowy: komunikacja lotnicza stanowi niezbędne ogniwo w zintegrowanym systemie komunikacji krajowej, ogniwo, bez którego system ten staje się organizmem źle skonstruowanym, a więc źle działającym, a więc kosztownym, nieracjonalnym, nienowoczesnym.

Koronnym argumentem przeciwników krajowej komunikacji lotniczej jest jej deficytowość dla przewoźnika. Szczegółowa analiza wykazuje, że nie jest to absolutna konieczność, a jedną z przyczyn stosunkowo wysokiej dziś deficytowości jest właśnie za mała intensywność latania. Trzeba tu jednak mocno podkreślić, że obecna deficytowość komunikacji lotniczej nie jest jej szczególną właściwością. Jest to jej jedyny element wspólny z osobową komunikacją kolejową, a nawet tramwajową. Ale czy z tego powodu uznałby ktoś za słuszne zlikwidować tramwaje?

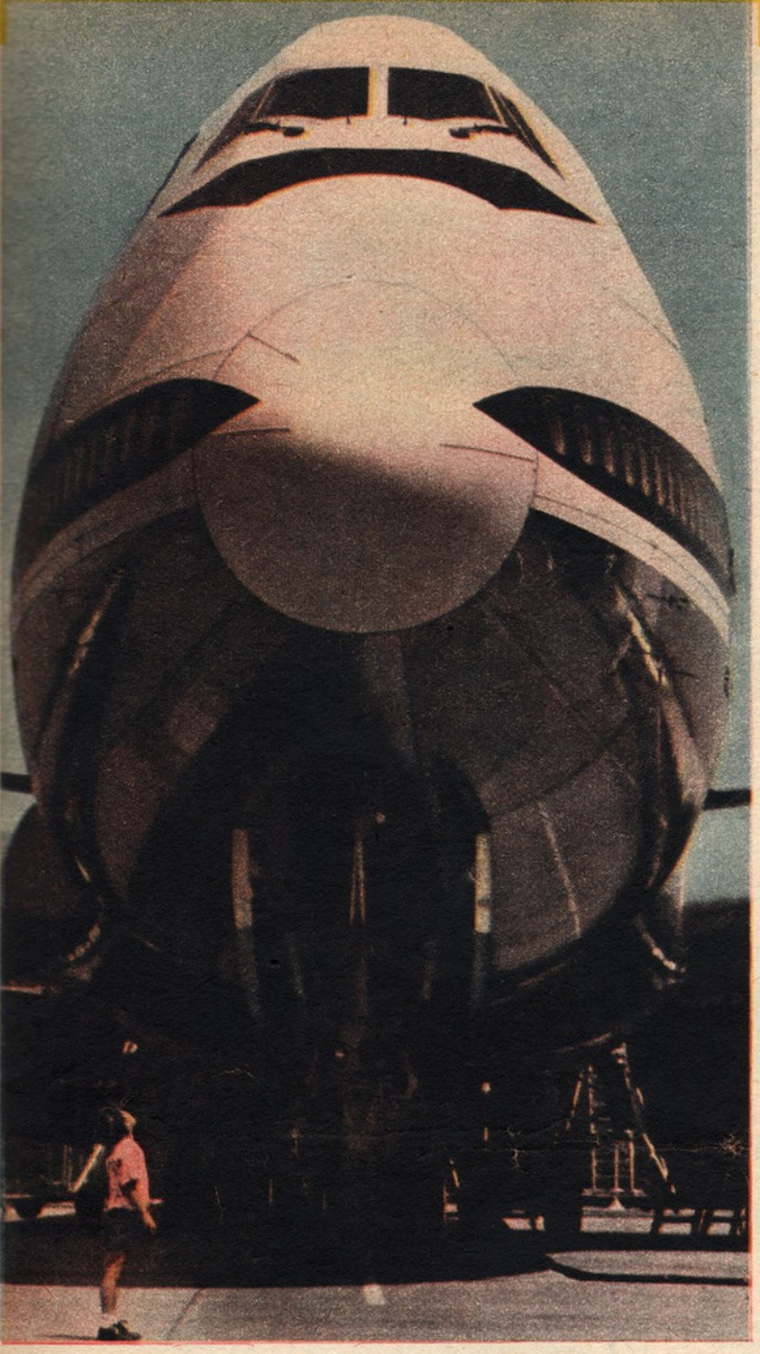
Bilans finansowy jednego przedsiębiorstwa nie wyraża interesu społecznego, jego saldo nie zawsze wchodzi z tym samym znakiem do salda skarbu państwa, a zwłaszcza państwa socjalistycznego. Dlatego też nie bójmy się, jeśli to niezbędne, dopłacać przewoźnikowi lotniczemu, tak jak nie boją się tego prawie wszystkie inne kraje świata. Nie robi tego chyba jedynie USA, ale poza innymi względami: nie jest to kraj w rozumieniu europejskim, to jest kontynent.

Należy wreszcie wspomnieć o niebagatelnym znaczeniu bazy naziemnej i sprzętu latającego krajowego lotnictwa cywilnego dla obronności kraju. Właśnie lotnictwa pracującego nie na rzecz zagranicznej, lecz krajowej komunikacji lotniczej z jej dużą ilością lotnisk, samolotów przystosowanych do warunków krajowych itp. Żadnego kraju świata nie stać na utrzymanie w czasie pokoju wojskowego lotnictwa transportowego w takim wymiarze, jaki jest niezbędny dla zabezpieczenia działań bojowych wojsk. Naturalną rezerwą transportu powietrznego wojska jest potencjał ludzki i sprzętowy lotnictwa cywilnego. Pełne rozważenie wszystkich powiązań lotnictwa cywilnego z lotnictwem wojskowym może doprowadzić do ciekawych wniosków, które dla lotnictwa cywilnego mogą być jedynie korzystne.

Z dotychczasowych rozważań wynika następujący wniosek:

Krajowa komunikacja lotnicza jest niezbędnym elementem zintegrowanego systemu komunikacyjnego o zasadniczym znaczeniu społeczno - gospodarczym i obronnym. Obecny stan polskiej krajowej komunikacji lotniczej nie pozwala jej na właściwe spełnianie tych zadań, wobec czego konieczny jest jej przyspieszony rozwój.

Tak, ale rozwój musi kosztować. Skąd wziąć na to środki? Odpowiedź na to pytanie wykracza poza ramy naszej dyskusji. Odpowiedzi takiej sami lotnicy w ogóle nie potrafią udzielić. Nasza argumentacja na temat konieczności rozwoju krajowej komunikacji lotniczej nasuwa jednak również pewien ogólny wniosek w sprawie proporcji nakładów na komunikację lotniczą w stosunku do pozostałych rodzajów komunikacji: proporcje nakładów powinny zapewnić w możliwie krótkim terminie sprostanie przez krajową komunikację lotniczą zadaniom, jakie powinna ona wykonywać w ramach racjonalnie zorganizowanego krajowego systemu komunikacyjnego.



krajowej komunikacji lotniczej. Może wówczas zdołalibyśmy dolecieć nie tylko do Krakowa, lecz także do Nowego Targu, przesiadając się w Krakowie z Ił-18 „LOT-u" na An-2 nie istniejącego jeszcze dziś przedsiębiorstwa lotniczego o mniejszych niż „LOT" ambicjach, ale nie mniejszej użyteczności społecznej. Takich Nowych Targów, często po kilka w sąsiedztwie jednego lotniska komunikacyjnego, mamy w Polsce wiele i dopiero tam znajdują się dla wielu pasażerów docelowe „drzwi" podróży lotniczej.

Nie jest to oczywiście powód, którym można by uzasadnić integrację lotnictwa cywilnego. Wspomniano tu o nim niejako okazyjnie, niemniej wiele drobnych cegiełek układanych świadomie pod kierunkiem jednego budowniczego prowadzi w konsekwencji do zbudowania gmachu, a takim chcielibyśmy widzieć naszą komunikację lotniczą.

KIERUNKI DZIAŁANIA W SPRAWIE ROZWOJU KRAJOWEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Rozwój komunikacji lotniczej wymaga znacznych nakładów finansowych i materiałowych, toteż wszelkie działania w tej dziedzinie muszą być rozłożone w czasie w taki sposób, by — z jednej strony — dostosować tempo inwestowania do możliwych do wydzielenia na ten cel środków, z drugiej zaś — by zapewnić warunki do spokojnego przygotowania zarówno decyzji inwestycyjnych, jak też do właściwego wykorzystania wybudowanych obiektów. Podstawowym postulatem jest więc **opracowanie wieloletniego planu rozwoju krajowej komunikacji lotniczej,** obejmującego:

— rozbudowę infrastruktury w powiązaniu z potrzebami i z uwzględnieniem priorytetu komunikacji zagranicznej, gdyż podstawowe elementy tej infrastruktury służą jednocześnie tak krajowej, jak i zagranicznej komunikacji lotniczej;

— zracjonalizowanie wyposażenia sprzętowego, a zwłaszcza wyposażenia w samoloty o właściwościach dostosowanych specjalnie do potrzeb komunikacji krajowej, gdyż polityka latania w kraju na sprzęcie wycofanym z linii zagranicznych — słuszna obecnie — w miarę rozwoju komunikacji krajowej stanie się z różnych względów niewłaściwa;

rzucają częściowo ich wykonawców, a mianowicie kolejno: Ministerstwo Komunikacji, PLL „LOT" i wojewódzkie rady narodowe.

Zanim jednak przeprowadzone zostaną omawiane studia i opracowany na ich podstawie wieloletni plan rozwoju krajowej komunikacji lotniczej, proponujemy na zaraz, jeszcze w bieżącej pięciolatce, realizację następujących przedsięwzięć:

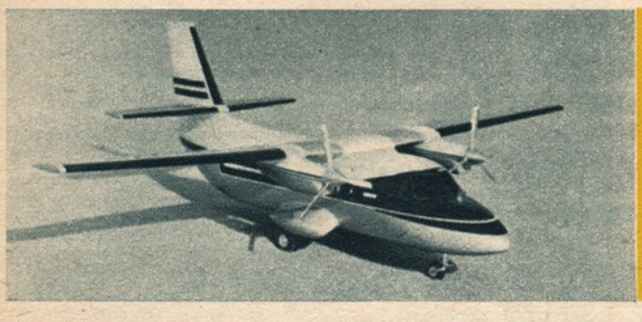
● Zwiększenie ilości rejsów na istniejących liniach w oparciu o posiadany sprzęt, w tym także przywracając latanie samolotami Ił-14 do czasu ich technicznego zużycia oraz kierując na linie krajowe samoloty Ił-18 w miarę wycofywania ich z linii zagranicznych. Przez zwiększenie częstotliwości połączeń zwiększy się bowiem atrakcyjność latania, przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów jednostkowych, wobec utrzymania kosztów stałych na dotychczasowym poziomie.

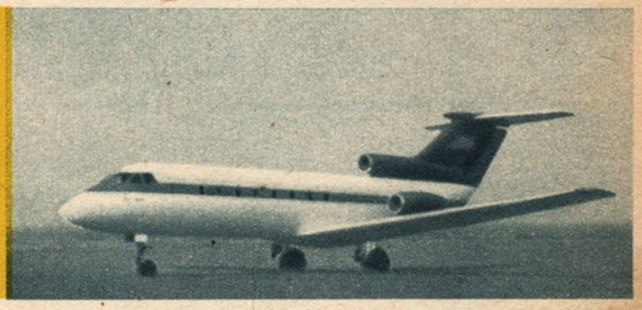
● Wprowadzenie rejsów po zmroku na wszystkie lotniska posiadające oświetlenie drogi startowej, nawet jeśli słabe na razie wyposażenie radionawigacyjne nie pozwoli na zapewnienie wysokiej regularności lotów nocnych.

● Wprowadzenie komunikacji wiązanej powietrzno - lądowej w celu rozszerzenia zainteresowania podróżą lotniczą wszędzie tam, gdzie miejsce lądowania jest dla wielu pasażerów często jedynie pośrednim punktem podróży, np. Szczecin i Koszalin.

● Zorganizowanie nowych pomocniczych połączeń lotniczych w oparciu o istniejące małe lotniska przy użyciu małych, prostych samolotów np. An-2, organizując w tym celu — być może — specjalne przedsiębiorstwo lotnicze. W ten sposób można by, bez dodatkowych inwestycji w infrastrukturę, zapewnić już wkrótce komunikację lotniczą dla wielu ośrodków bardzo jej potrzebujących, jak np. Białystok, Olsztyn, Zielona Góra, Nowy Targ oraz stworzyć szereg połączeń potrzebnych gospodarce narodowej, łącząc np. dwa ośrodki włókiennictwa — Łódź i Białystok itd.

● Zrewidowanie obecnie obowiązujących przepisów w sprawie odbywania podróży służbowych drogą lotniczą w kierunku usunięcia nieuzasadnionych ograniczeń w tym zakresie.





Może mały samolot?
Turbośmigłowy
(z lewej)

Turboodrzutowy
(z prawej)

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE, A INNE RODZAJE LOTNICTWA CYWILNEGO

Wreszcie kilka słów o powiązaniach, jakie występują między lotnictwem komunikacyjnym, a pozostałymi rodzajami lotnictwa: lotnictwem sportowym reprezentowanym przez Aeroklub PRL, lotnictwem sanitarnym, gospodarczym, dyspozycyjnym. Wszystkie wymienione rodzaje lotnictwa korzystają z szeregu elementów wspólnych i to elementów o zasadniczym znaczeniu, jak: kadry lotnicze, zabezpieczenie ruchu na trasach lotniczych, częściowo — lotniska.

Oprócz elementów wspólnie wykorzystywanych istnieją również powiązania o charakterze współzależności, np. każdy pilot każdego rodzaju lotnictwa zaczyna swoją powietrzną karierę w aeroklubie.

Stąd też wynika prosty, zdawałoby się, wniosek, że wszystkie rodzaje lotnictwa cywilnego powinny dla zapewnienia ich harmonijnego rozwoju stanowić jednolity organizm, sterowany przez jeden organ państwowy. Wniosek taki został z naszej inicjatywy uchwalony już na IV Kongresie Techników Polskich we Wrocławiu w 1961 r., a tegoroczny VI Kongres w Poznaniu wniosek ten powtórzył. Miejmy nadzieję, że tym razem owocnie, gdyż wreszcie — jeszcze podczas przygotowań do Kongresu — podjęto w tej sprawie konkretne rozmowy.

Pozytywne rozwiązanie problemów instytucjonalnych mogłoby bardzo konkretnie wpłynąć na organizację — szkolenie kadr lotniczych.

Plan ten musi być poprzedzony **wszechstronnymi studiami,** a zwłaszcza:

— ustaleniem miejsca krajowej komunikacji lotniczej w systemie komunikacyjnym kraju, tj. określeniem zadań, jakie w systemie tym ma wykonywać lotnictwo;

— wytypowaniem samolotów właściwych dla krajowej komunikacji lotniczej z uwagi na ich cechy techniczne i użytkowe, ich opłacalność oraz dostępność zakupu;

— przeprowadzeniem studiów terenowych co do możliwości wykorzystania istniejących lotnisk niekomunikacyjnych oraz budowy nowych lotnisk w świetle potrzeb konkretnych rejonów na usługi lotnicze. Tematy tych zagadnień studyjnych na-

● Podjęcie realizacji lotniska komunikacyjnego dla Łodzi, tak by na początku następnego planu pięcioletniego możliwe było włączenie tego portu do krajowej sieci lotniczej.

Powyższe propozycje stawiamy pod dyskusję, wychodząc z założenia, że nie można żądać gwałtownego wzrostu nakładów na natychmiastowy rozwój krajowej komunikacji lotniczej, należy jednak wykorzystać. Większość tych propozycji da się zrealizować bez żadnych nakładów na infrastrukturę, przy stosunkowo niewielkich nakładach ze środków budżetowych, a głównie przez wykorzystanie istniejących rezerw, które wskażą, które wygospodarują sami lotnicy.

Mgr inż. ELIGIUSZ KOŁODZIŃSKI

SKRZYDLATE WIZYTY

PO wizycie, jaką w Związku Radzieckim złożył w czerwcu br. szef szabu powietrznych sił zbrojnych Francji generał Gariel Gauthier wraz z grupą francuskich pilotów na myśliwcach „Mirage", we Francji bawił we wrześniu z rewizytą naczelny dowódca Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR marszałek lotnictwa P.S. Kutachow, wraz z grupą sześciu naddźwiękowych samolotów myśliwskich MiG—21. Marszałek Kutachow spotkał się w czasie wizyty we Francji z ministrem obrony, Debre, z przedstawicielami dowództwa francuskich sił zbrojnych i lotnictwa oraz uczestniczył w pokazach w bazie lotniczej pod Reims, w których wzięła udział grupa radzieckich myśliwców MiG-21. Marszałek Kutachow odwiedził także szereg uczelni wojskowych, zakładów lotniczych, w tym zakłady Aerospatiale w Tuluzie, gdzie budowane są m. in. naddźwiękowe samoloty pasażerskie „Concorde".

Na zdjęciach: z lewej u góry — radzieccy lotnicy witają serdecznie francuskich gości podczas ich wizyty na lotnisku wojskowym w Związku Radzieckim, z lewej niżej — przybycie marszałka P. S. Kutachowa na lotnisko paryskie Le Bourget. Marszałek salutuje sztandar francuskiej jednostki lotnictwa wojskowego. Z prawej: francuscy piloci, oprowadzani przez swych radzieckich gospodarzy, oglądają z zainteresowaniem samoloty bojowe na podmoskiewskim lotnisku.

Prasa radziecka podkreśla, że obie wizyty przebiegały w atmosferze tradycyjnej przyjaźni, łączącej lotników radzieckich i francuskich, przyjaźni scementowanej wspólnymi walkami, jakie lotnicy obu narodów prowadzili niegdyś z hitlerowskimi piratami.

(z)

Sport si TEHNICA

SPOTKANIA Z PRASĄ LOTNICZĄ NASZYCH PRZYJACIÓŁ

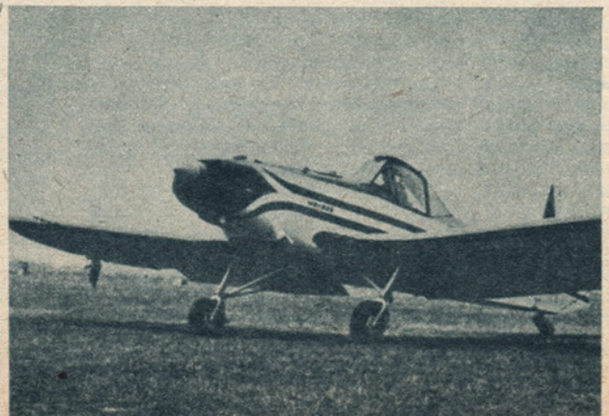
„Sport si Tehnica" (Sport i Technika) — to tytuł rumuńskiego miesięcznika, wydawanego przez Radę Narodową do Spraw Wychowania Fizycznego i Sportu Socjalistycznej Republiki Rumunii. Pismo wychodzi już 17 lat i przynosi na swych łamach, wśród innych, sporo materiałów z zakresu tematyki lotniczej i astronautycznej.

Rumunia ma bogate tradycje lotnicze, szczególnie gdy chodzi o konstrukcje różnego rodzaju aparatów latających — samolotów, wiropłatów i szybowców. Szeroko znane są na świecie nazwiska pionierów lotnictwa — Rumunów, takich jak Traian Vuia, Henri Coanda, Aurel Vlaicu, czy wybitnych pilotów, takich jak Constantin Manolache lub Mircea Finescu, żyjących już w czasach ostatnich. Właśnie na tematy rumuńskich konstrukcji lotniczych pisze m. in. w „Sport si Tehnica" V. T. Muresz, stwierdzając, iż Rumuni budują samoloty już od 60 lat. „Już wiosną 1911 roku — pisze Muresz — przystąpiono na terenie szkoły lotniczej w Chitila do budowy francuskich Farmanów, na podstawie licencji. To był, oczywiście, początek. W roku 1924 zbudowano pierwsze 25 samolotów „Proto-1" w zakładach Astra-Arad. Powstały fabryki sprzętu lotniczego w Bukareszcie i Braszow (SET i IAR). Rumuńscy piloci, na krajowych samolotach, dokonywać zaczęli szeregu rekordowych, dalekodystansowych przelotów, takich chociażby jak rajd na trasie Bukareszt — Sajgon (25 000 km). Bohaterem przelotu był Ionel Ghica, na samolocie SET-31. Szeroko zasłynęły samoloty budowane w zakładach IAR: IAR-15, pilotowany przez Al. Papana, osiągnął rekordową wysokość 11 631 m, IAR-22 — zdobył pierwsze miejsce w zawodach, których trasa przebiegała nad Afryką, IAR-80 — był jednym z najszybszych podówczas samolotów świata, osiągając prędkość 510 km/h. Dziś zakłady IAR również budują dobre samoloty, takie jak np. IAR-822, nowoczesna maszyna rolnicza, czy IAR-823, szybki, ekonomiczny samolot wielozadaniowy".

Żywe zainteresowanie wywołuje w świecie rumuńskich sportowców lotniczych budowa i użytkowanie do celów szkoleniowych oraz sportowych — motoszybowców. W sprawie tej zabierało na łamach „Sport si Tehnica" głos wielu już autorów, a wśród nich znany u nas dobrze inż. Mircea Finescu, zasłużony mistrz sportu szybowcowego, wielokrotny rekordzista i uczestnik zawodów międzynarodowych. Pisząc o żywo rozwijającym się na świecie motoszybownictwie, Finescu zajmuje się bliżej pracami inż. Iosifa Silimona, konstruktora całej serii udanych szybowców IS, a również i motoszybowca, wyposażonego w silnik inżyniera E. Berentana z zakładów w Brasow.

Mircea Finescu jest również autorem ciekawej relacji z pobytu grupy rumuńskich szybowników na zachodnioniemieckim szybowisku Wasserkuppe, dokąd Rumuni zostali zaproszeni przez tamtejsze stowarzyszenie rozwoju szybownictwa.

W każdym numerze „Sport si Tehnica" reprezentowana jest dziedzina modelarstwa lotniczego. Spośród artykułów na te tematy do ciekawych zaliczyć można np. relację V. Corhana pt. „Puchar Pięćdziesięciolecia", z krajowych zawodów mikromodeli, jakie odbyły się jako jedna z wielu imprez sportowych, uświetniających 50-lecie Rumuńskiej Partii Komunistycznej. Zwyciężył w tych zawodach Aurel Popa, widoczny na zdjęciu wyżej, ze swym modelem. Na zdjęciu niżej: Samolot rolniczy IAR-822. (z)



▲ Między zachodnioniemieckim towarzystwem „Deutsche Lufthansa" i kanadyjskim „Air Canada" doszło do swego rodzaju wojny powietrznej: „Lufthansa" nie zgodziła się na lądowanie we Frankfurcie n/Menem kanadyjskiego „Jumbojeta" Boeing-747, w odwet za to „Air Canada" odrzuciła prośbę „Lufthansy" o zgodę na lądowanie w Montrealu samolotu lecącego z Frankfurtu do Ciudad Mexico. W okresie największego napięcia między obu towarzystwami — odbył się ślub kierowniczki placówki „Lufthansy" w Montrealu z szefem prasowym „Air Canada". Jedno drugiemu, jak widać, nie przeszkadza.

▲ Francuskie towarzystwa, „Air France" i specjalistyczne „Air Alpes", na mocy porozumienia z rządem Nepalu zobowiązały się do zmodernizowania linii lotniczych tego himalajskiego kraju. W stolicy Nepalu, Katmandu, wylądowały dwa nowoczesne samoloty turbośmigłowe które zastąpią przestarzałe maszyny zakupione niegdyś z wojennego demobilu. Obsługiwać one będą trasy wewnętrzne. Na jedynej nepalskiej linii zagranicznej — do Delhi — lata odrzutowiec DC-9. Towarzystwo „Air Alpes" kształci nepalskich pilotów i pośredniczy w zakupie małych samolotów dyspozycyjnych, mających udostępnić turystom nepalską część Himalajów.

▲ IATA odroczyła do 15 października br. termin zastosowania nowej taryfy lotniczej w przelotach przez północny Atlantyk. Taryfa ta została przyjęta przez większość towarzystw lotniczych zrzeszonych w IATA i obsługujących trasy wiodące przez płn. Atlantyk (poza „Lufthansą") latem br., po długich dyskusjach w Montrealu. Miała ona wejść w życie z dniem 1 września br. Jednakże jej praktyczne zastosowanie uzależnione jest od zgody wszystkich towarzystw lotniczych.

MISTRZOSTWA SAMOLOTOWE ZSRR

W Orle, przy niesprzyjającej pogodzie, odbyły się XVIII Samolotowe Mistrzostwa ZSRR. Tytuł Mistrzyni Związku Radzieckiego na rok 1971 wywalczyła 23-letnia Lubow Morochowa z Kalinina, tytuł mistrza — Aleksiej Pimienow z Nowosybirska. Srebrne medale za drugie miejsca otrzymali: Lidia Leonowa z Tuły i Wiktor Lecko z Astrachania, medale brązowe za miejsca trzecie: Ludmiła Moczalina z Woroszyłowgradu i Walentin Ponomariew z Kemerowa. W mistrzostwach brało udział 50 pilotów. Rozegrano trzy konkurencje w ciągu 5 dni: lot po trasie trójkątnej, dokładność startu i lądowania, lot bez widoczności ziemi — na przyrządy. Zwycięstwo drużynowe odniosła reprezentacja Federacji Rosyjskiej, przed reprezentacjami Ukrainy i Centralnego Aeroklubu ZSRR.

ZAWODY O PUCHAR EUROPY

W Angers we Francji, rozegrano wielkie zawody szybowcowe o t.zw. Puchar Europy, z udziałem 42 pilotów w klasie standard i 22 w klasie otwartej. Zawodnicy reprezentowali Francję, Belgię, NRF, Wielką Brytanię, Szwajcarię, Holandię Włochy, Hiszpanię i Norwegię. Rozegrano 7 konkurencji, wyłącznie po trasach trójkątnych. W klasie standard zwyciężył pilot francuski Ragot na szybowcu LS-1, przed swymi rodakami Cartry i Penaud. W klasie otwartej zwycięstwo wywalczył Belg Zegels, na szybowcu „Kestrel", przed Francuzem Mercierem i Anglikiem Burtonem. Na zawodach ustanowiono szereg rekordów krajowych, m. in. rekord Francji na trójkącie 500 km — 89,8 km/h (Geskis), rekord Belgii — 94,2 km/h (Zegels), rekord Włoch — 85,7 km/h (Piludu), Norwegii — 77 km/h (Bulukin); rekord Francji na trójkącie 300 km — 101,3 km/h (Mercier) i rekord Francji na trójkącie 200 km — 100,6 km/h (Mercier).

ZAWODY BALONOWE KOBIET

W Augsburgu (NRF) odbyły się, po raz pierwszy na świecie, balonowe zawody kobiet. W zawodach uczestniczyły pilotki z czterech krajów: NRF, Belgii, Holandii i Szwajcarii. Do konkurencji dopuszczono balony o pojemności do 945 m³. Program zawodów polegał na „szukaniu lisa", którym był balon startujący wcześniej. Wygrywała załoga, lądująca najbliżej balonu — „lisa". Zwyciężyła załoga zachodnioniemiecka Renate Peter i Ruth Bader.

Co nowego w astronautyce

W połowie września gazety nasze podały wiadomość agencyjną (PAP), notowaną z Waszyngtonu, o odkryciu śladów życia poza Ziemią. Naukowcy z NASA badając meteoryty pochodzące z pasa planetoid rejonu Marsa i Jowisza wykryli ślady sześciu aminokwasów i ośmiu innych substancji związanych z procesami życiowymi. Zdaniem specjalistów, pozaziemskie pochodzenie ujawnionych substancji nie ulega wątpliwości. Informację o odkryciu podano na kongresie amerykańskiego towarzystwa chemicznego.

A zatem jeszcze raz wykazano, jak rozległe są dziedziny badania Kosmosu. Przydają się stare nauki oraz powstają nowe.

Sensacje tego rodzaju pojawiają się od czasu do czasu. Przypomnieć tu można sensacyjną wiadomość z roku 1968, kiedy to opublikowano w brytyjskim czasopiśmie naukowym informację o uchwyceniu sygnałów płynących z pulsarów. Obserwacji dokonano latem roku 1967 w Cambridge, przy użyciu anteny radioteleskopu złożonego z 2 048 dipoli pracującej na fali o długości 3,5 m. Fakt, że sygnały otrzymano z odległości około 360 lat świetlnych, zdumiewał nie tylko nie wtajemniczonych w zagadki wszechświata. Tajemnica sygnałów nie została jednak w pełni wyjaśnia. Tym niemniej nauka wszelkimi dostępnymi środkami usiłuje zbadać, czy możliwe jest istnienie jakiejś cywilizacji, albo formy życia poza Ziemią i naszym Układem Słonecznym. Są specjaliści, którzy poświęcili się wyłącznie badaniom życia na innych planetach czy układach galaktycznych.

Pragnienie wykrycia życia we wszechświecie tkwi w ludzkości naszej planety od setek lat. Ciągle wierzymy, że „gdzieś tam" musi istnieć jakaś forma życia. Oto wielki matematyk Gauss w ubiegłym stuleciu proponuje wyrąbać ogromne połacie lasu na Syberii, tworząc figurę trójkąta. Powstały trójkąt proponował obsiać pszenicą dowodząc, że tak potężny trójkąt żółtego łanu pszenicy byłby dobrze widoczny dla mieszkańców najbliższych planet — byłby to sygnał dla nawiązania łączności.

Oto astronom Littrow proponuje wykopanie na Saharze wielkich kanałów figur geometrycznych. Kanały te zamierza napełniać w dzień wodą, a nocą naftą. Podpalona nafta wyraźnie zaznaczałaby kształt figur sygnalizując mieszkańcom innych planet, że na Ziemi znajdują się istoty rozumne. Francuzi w swoim czasie proponowali zbudowanie ogromnego zwierciadła, przy pomocy którego można by skierować strumień światła słonecznego na inne planety i przekazywać odpowiednie sygnały.

Współcześnie, również zgodnie z aktualnym stanem nauki i techniki, wysyłamy sygnały radiowe i świetlne badając głębie Kosmosu i licząc na niejedną zapewne jeszcze niespodziankę. Na przykład w ZSRR wybitnym specjalistą radioastronomii i poszukiwania odległych światów jest prof. W. Troicki, w USA prof. Drake i inni. Pozostawmy na razie specjalistów przy ich radioteleskopach i marzeniach odkrywczych, przenosząc się w nieco bliższe rejony.

21 września nowy sztuczny satelita Ziemi „Kosmos-438" wprowadzony został na orbitę i podobnie jak jego poprzednicy działa bez zarzutu, przesyłając sygnały z przestrzeni okołoziemskiej. Największy program naukowego badania Kosmosu postępuje naprzód, a liczba sztucznych obiektów wysyłanych z terenu ZSRR z miesiąca na miesiąc wzrasta imponująco.

P. E.

SŁAWNI LOTNICY

GEO CHAVEZ

PILOT peruwiański Geo Chavez urodził się w styczniu 1887 r. W wieku młodzieńczym przyjechał do Paryża, gdzie rozpoczął studia techniczne. Uzyskał dyplom inżyniera mechanika. Zasłynął jako sportowiec. Uzyskał wielokrotnie bardzo dobre wyniki w biegach na 400 i 1500 metrów. Rozwój lotnictwa i środowisko, w którym przebywał, wpłynęło w dużym stopniu na jego zainteresowanie się aparatami latającymi.

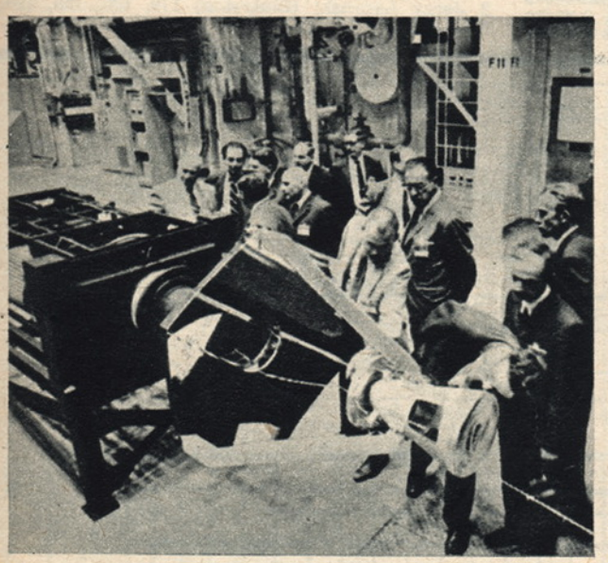
W lutym 1910 uzyskał uprawnienia do samodzielnego latania i dyplom pilota nr 32 Aeroklubu Francuskiego. Od tego okresu jego nazwisko pojawiało się dość często na szpaltach gazet. Uczestniczył on bowiem w wielu pokazach lotniczych w kilkunastu stolicach europejskich.

Pod koniec lata 1910 r. wyznaczono nagrodę za przelot Alp — pasma Simplońskiego. Należało startować w miejscowości Brieg, a lądować w Mediolanie, po przebyciu 150 km i pokonaniu wysokości ponad 2 500 metrów.

Do próby przelotu zgłosiło się kilku doświadczonych pilotów, a wśród nich Geo Chavez. Dnia 19 września 1910 r. jako pierwszy wystartował Chavez, osiągnął wysokość 2 300 metrów i skierował swoją maszynę w stronę Simplonu. Po uzyskaniu wysokości pasma, silny podmuch wiatru zepchnął jego maszynę o 80 metrów niżej. Lód i śnieg zaczął przesłaniać widoczność. Samolot opadał coraz niżej. Pilot uniknął rozbicia i szczęśliwie wrócił do miejsca startu. Po wyjściu z kabiny powiedział: „Tego nikt jeszcze nie przeszedł, zwycięzca w tym współzawodnictwie poniesie śmierć".

W przedostatnim dniu konkursu (23 września 1910) Chavez podjął jeszcze jedną próbę przelotu. Po starcie na swym Bleriocie o godzinie 13.30, w krótkim czasie (po 19 minutach) minął pasmo Simplońskie na wysokości 2 852 metrów. Lot był niezwykle trudny, bowiem odbywał się przy gęsto padającym śniegu i silnym wietrze. Przy tak trudnych warunkach atmosferycznych pilot przeoczył miejsce lądowania. Spostrzegłszy swój błąd, wyłączył silnik i zbyt gwałtownymi ślizgami chciał obniżyć wysokość lotu. Niestety. Rozpędzonej maszyny nie zdołał już wyprowadzić nad ziemią. Samolot uległ rozbiciu. Odważny lotnik zmarł 27 września 1910 roku w Domodossola.

Na pamiątkę tego przelotu odsłonięto 20 września 1920 roku w Brieg pomnik Chaveza. (m)



Uniwersalne łącze dla statku kosmicznego

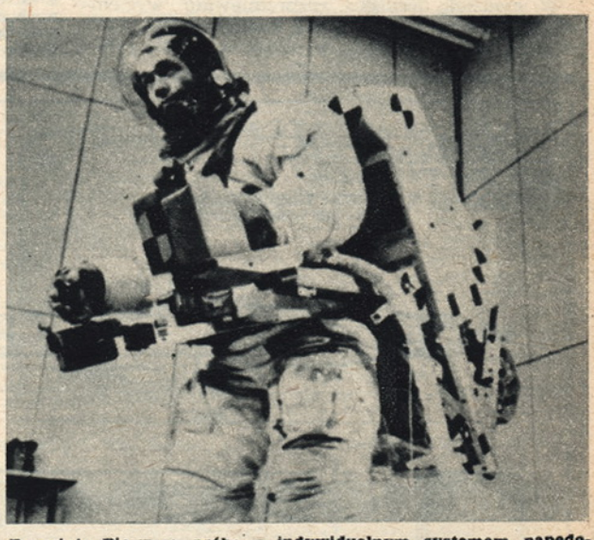
Specjaliści radzieccy i amerykańscy prowadzą od pewnego czasu rozmowy i wymianę doświadczeń na temat opracowania uniwersalnego systemu łączenia statków i stacji kosmicznych na orbitach satelitarnych Ziemi. Odbyły się już spotkania uczonych i konstruktorów radzieckich w USA oraz także spotkanie specjalistów amerykańskich w ZSRR. Dotychczasowe prace są oczywiście przygotowaniem naukowym do dalszego praktycznego już rozwiązania ważnych spraw ratunku astronautów w przypadku zagrożenia. W NASA zbudowano wstępny model, ściślej makietę uniwersalnego łącza. Makietę tę pokazano na zdjęciu powyżej. Oglądają ją w Houston technicy radzieccy i amerykańscy. Łącze powinno nadawać się do statków zarówno typu „Apollo" jak i „Sojuz" oraz do stacji „Salut" i „Skylab". Prace dodajmy o bardzo doniosłym znaczeniu dla dalszego rozwoju astronautyki, trwają i niewątpliwie wkrótce wydadzą owoce.

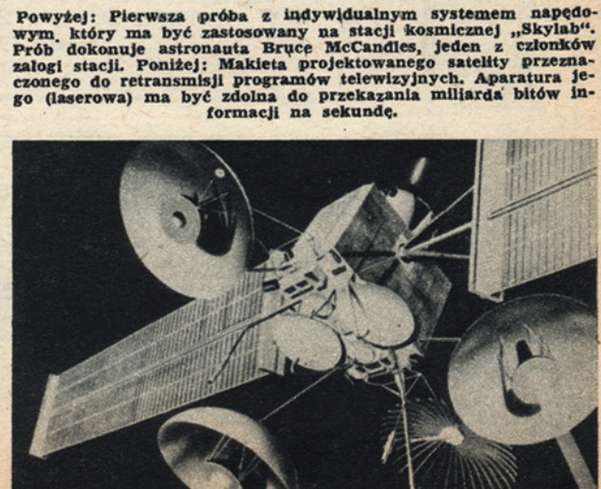
DELTA

Rakieta nośna „Delta" jest obok amerykańskiego „Scouta" jedną z najczęściej stosowanych rakiet. Od 1960 roku powstało około 10 wersji rozwojowych tej rakiety, przy pomocy których dokonano 84 startów, z czego 78 było w pełni udanych (93 procent niewodności). Obecnie przygotowywana jest nowa wersja „Delty", która w roku przyszłym wynieść ma na orbity okołoziemskie satelitę „Telsat" i satelitę „SMS". Nowa rakieta o nazwie „Delta-Straight-8" zdolna będzie do uniesienia ładunku użytecznego o masie od 635 do 700 kg. Układ rakiety trzystopniowy. Wysokość — 35,4 m, średnica — 2,5 m.

ZAŁOGA „APOLLO–17"

Jak wynika z doniesień z Houston, ustalono już skład załogi planowanej wyprawy księżycowej „Apollo-17". Dowódcą wyprawy będzie E. Cernan, pilotem „Apolla" R. Evans, a pilotem LM-a H. Schmitt. Ten ostatni członek wyprawy jest cywilem, doktorem nauk geologicznych na uniwersytecie w Harvard i pierwszym uczonym-astronautą w ekipie amerykańskiej. Wyprawa „Apollo-17" przewidziana jest na grudzień roku 1972. Na Księżycu astronauci mają przebywać około 68 godzin dokonując trzykrotnego opuszczenia statku księżycowego. Posługiwać się będą, również jak w ostatniej wyprawie, samochodem elektrycznym.





Powyżej: Pierwsza próba z indywidualnym systemem napędowym, który ma być zastosowany na stacji kosmicznej „Skylab". Prób dokonuje astronauta Bruce McCandles, jeden z członków załogi stacji. Poniżej: Makieta projektowanego satelity przeznaczonego do retransmisji programów telewizyjnych. Aparatura jego (laserowa) ma być zdolna do przekazania miliarda bitów informacji na sekundę.

XXXVI MISTRZOSTWA POLSKI

W dniach 10-12 września, w Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Lesznie Wlkp., zostały przeprowadzone kolejne, XXXVI MPML w klasie F1A, F1B i F1C. Do walki o tytuł mistrza Polski na rok 1971 stanęło 81 zawodników. W klasie F1A — 30; F1B — 30 i F1C — 21 zawodników.

Dzień 9 września nie rokował korzystnych warunków pogodowych dla rozegrania mistrzostw Polski. Od samego rana padał deszcz, tak że nie można było wyjść na lotnisko. Ale był to dzień, kiedy zawodnicy przybywali do Centrum. Ranek 10 września poprawił nastroje. Deszcz przestał padać, lotnisko było względnie suche, a wiatr też był niezbyt silny. Było tylko trochę chłodno. Zdecydowano rozegrać pierwszą konkurencję F1A (szybowce A2).

Starty rozpoczęto z godzinnym opóźnieniem. Po pierwszej kolejce startowej było już 9 lotów do maksimum. Na jedną turę lotów przypadała 1 godzina i w tym czasie jedna komisja sportowa obsługiwała 4 zawodników. Zawodnicy mieli 10 minut czasu do startu. Wprowadzenie tego limitu czasu wykluczało faktyczne wyeliminowanie zawodnika przez zablokowanie komisji przez jednego zawodnika z czwórki. Na ten temat były jednak różne sporne zdania zawodników. Ponadto każda czwórka przeprowadzała między sobą losowanie kolejności startu. O godzinie 15.30 zakończyła się piąta kolejka w klasie F1A. Zwycięzcą został zawodnik z Aeroklubu Gliwickiego, Bronisław Wieńczyk — 875 s. Należy tu podkreślić, że modelarze z Gliwic w tej klasie modeli mają poważne sukcesy. W pierwszej dziesiątce było aż trzech zawodników z Gliwic. Natomiast dużą niespodzianką było 12 miejsce Stefana Jurczeniaka. Był on jednym z kandydatów na czołowe miejsce w tej konkurencji.

Następnego dnia, w sobotę, wyjrzało słońce spoza chmur i pierwsze starty odbyły się przy pogodzie bezwietrznej. W pierwszej turze lotów 12 razy uzyskano czas po 180 s. Warunki dla modeli z napędem gumowym były bardzo dobre. O pierwsze miejsce walczyli Kazimierz Łapiński z Białegostoku i Tadeusz Kowal z Poznania. Łapiński uzyskał w dogrywce 240 s, co dało mu pierwsze miejsce i tytuł mistrza Polski na rok 1971. Drugim był Tadeusz Kowal, 900+174 s. Natomiast trzecie miejsce i brązowy medal zdobył Stanisław Żurad, 875 s.

W niedzielę lotnisko rozbrzmiewało wyciem silników, rozpoczęto ostatnią konkurencję — F1C w klasie modeli z napędem silnikowym. Na zgłoszonych 21 zawodników sklasyfikowano 18. Nie obyło się bez „kraks" i zaginięcia modeli. Uciekły modele Jerzemu Zwolińskiemu z Warszawy i Tadeuszowi Pelczarskiemu z Krosna. Zygfryd Sulisz z Warszawy dał piękny pokaz lotów. Jego modele były starannie opracowane i oblatane. Każdy ich start był pewny i osiągały bardzo dużą wysokość. Tytuł mistrza sumą 900 pkt zdobył zasłużenie. W ostatnim locie model wracał na samowyzwalaczu do ziemi w ciągu 210 s. Drugim był Jerzy Skiślewicz z Aeroklubu Wrocławskiego — 850 s. Trzeci — Jerzy Łapiński z Białegostoku — 833 s. Był to drugi rodzinny sukces na mistrzostwach Polski. Po Antonim i Zygfrydzie Suliszach z Warszawy triumfowali Łapińscy z Białegostoku.

Starty ostatniej konkurencji zostały zakończone o godz. 14.15. Zakończenie mistrzostw odbyło się na płycie przed hangarem. Dekoracji mistrzów medalami na rok 1971, wręczenia dyplomów i nagród w postaci książek i sprzętu sportowego dokonał kierownik Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie mgr Stanisław Tanana, który w bardzo przyjemnym przemówieniu podsumował mistrzostwa i trud modelarzy w przygotowanie modeli. Mimo trudnych warunków atmosferycznych mistrzostwa można uznać za udane.

EDWARD KUROWSKI

Elektronowy termometr do wykrywania prądów cieplnych znajduje coraz częściej zastosowanie na zawodach modelarskich. Na zdjęciu — E. Wodniczak z Ostrowa Wlkp., a powyżej z prawej — K. Ginalski z Krosna.

NAJLEPSZE WYNIKI XXXVI MISTRZOSTW

Szybowce A-2

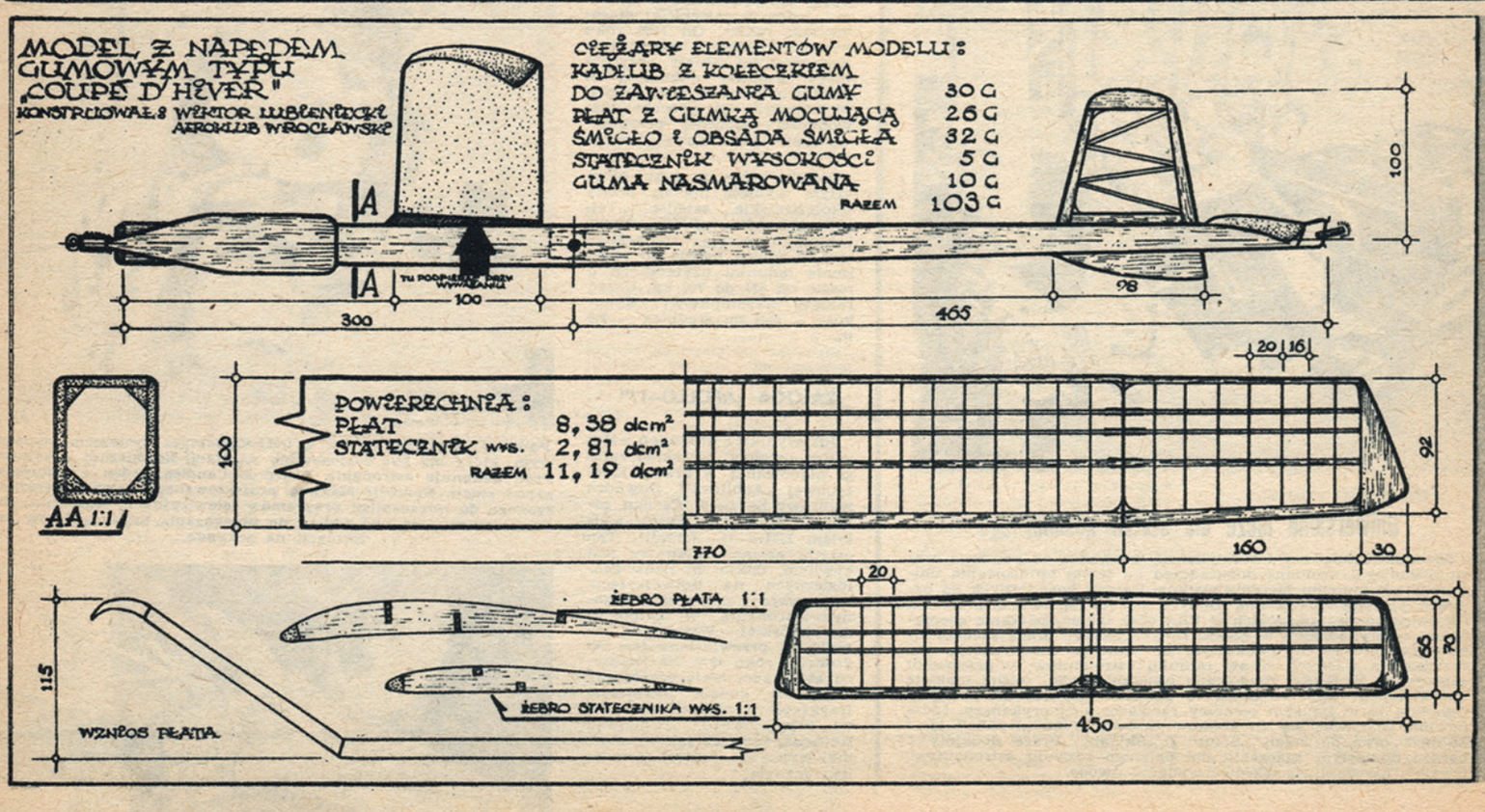
1. Bronisław Wieńczyk (Gliwice) 180, 180, 173, 162, 180=875 s;
2. Antoni Sulisz (Warszawa) 159, 180, 180, 180, 175=874 s;
3. Józef Mankiewicz (Gliwice) 149, 180, 180, 180, 180=869 s.

Gumówki

1. Kazimierz Łapiński (Białystok) 180, 180, 180, 180, 180=900+240 s;
2. Tadeusz Kowal (Poznań) 180, 180, 180, 180, 180=900+174 s;
3. Stanisław Żurad (Wrocław) 155, 180, 180, 180, 180=875 s.

Silnikowe

1. Zygfryd Sulisz (Warszawa) 180, 180, 180, 180, 180=900 s;
2. Jerzy Skiślewicz (Wrocław) 162, 170, 168, 180, 180=850 s;
3. Jerzy Łapiński (Białystok) 179, 180, 150, 180, 144=833 s.



CO • GDZIE • KIEDY
W MAŁYM LOTNICTWIE

Pałac Młodzieży w Warszawie wprowadza w bieżącym roku szkolnym zajęcia z modelarstwa rakietowego i astronautyki. Zapisy chętnych przyjmuje kierownik działu II techniki codziennie w godzinach popołudniowych.

✶

Na tegorocznych mistrzostwach Europy modeli na uwięzi, rozgrywanych na Węgrzech (8-11 lipca) w miejscowości Pecs, uzyskano następujące wyniki w kategorii modeli szybkich: 1. Fontana (Włochy) — 238 km/h; 2. Dussi (Włochy) — 236 km/h; Crescentini (Włochy) — 230 km/h. Zespołowo zwyciężyli Włosi 704 pkt, przed Węgrami 676 pkt. i Wielką Brytanią 653 pkt. W kategorii modeli wyścigowych: 1. — Nore-Ekholm (Finlandia), finał 9 min 21,5 s; 2. — Saffler — Kodytek (CSRS), 9 min 52 s; 3 — Brendel — Glodeck (NRD), 11 min 26 s: Zespołowo zwyciężyli Bułgarzy, przed NRD i CSRS. W kategorii modeli akrobacyjnych: 1 — Gabrisz (CSRS) 5 933 pkt; 2 — Egervary (Węgry) 5 830 pkt; 3 — Compostella (Włochy) 5 617 pkt. Zespołowo zwyciężyli Węgrzy (16 421 pkt), przed CSRS (16 282) i Włochami (16 142 pkt). W mistrzostwach uczestniczyło 101 modelarzy z 15 państw. Zawodnicy polscy nie startowali.

✶

Znana brytyjska wytwórnia modeli plastykowych (Airfix) wyprodukowała niedawno zestaw radzieckiej rakiety nośnej „Wostok" w skali 1:144. Model składa się ze 103 części. W roku ubiegłym jedna z wytwórni amerykańskich wypuściła na rynek „Wostoka" w skali 1:100.

✶

Dużą popularnością wśród zachodnich konstruktorów modeli szybowców A-2 cieszy się profil G.F.G. Jest to profil cienki, wklęsło-wypukły dający dobre wyniki w połączeniu z turbolatorem. Uwagę zwraca nie tyle sam profil co jego twórca o nazwisku Kaczanowski. Czyżby nasz rodak? Po okresach kiedy sukcesy zdobywano modelami, których skrzydła miały profile szwedzkie, węgierskie, niemieckie i inne, może teraz kolej na profile polskie?

Budową modeli balonów na ogrzane powietrze zajmuje się prof. Guido Vettorazzo z Rovereto (Włochy) wraz z uczniami swej szkoły. Niedawno młodzi Włosi zbudowali balon 5-metrowej średnicy, który wystartował z podwórza szkolnego kierując się w stronę Dolomitów. Balon pokonał odległość 400 km, co zaliczyć należy do wyników rekordowych. Warto dodać, że prof. Vettorazzo jest wykładowcą fizyki, a także szybownikiem i działaczem małego lotnictwa we Włoszech.

✶

W Węgierskiej Republice Ludowej pracuje w klubach 15 tys. modelarzy (w tym poważną liczbę stanowią entuzjaści małego lotnictwa i rakietnictwa). Doświadczalny instytut modelarski (MOKI) produkuje nie tylko szeroko znane w świecie silniki, ale i zestawy do budowy rakiet. W ciągu ostatnich pięciu lat wykonano 40 tys. zestawów modeli rakiet. Każdy zestaw, co warto podkreślić, składa się z materiałów i silników przeznaczonych dla 15-osobowego koła najmłodszych konstruktorów małego rakietnictwa.

✶

Anglik Sir Thomas Sopwith, jeden z pionierów lotnictwa brytyjskiego, ufundował puchar przechodni (na wzór Wakefielda) na zawody modeli wyścigowych zdalnie kierowanych, wprowadzonych do rozgrywek FAI już w roku bieżącym na mistrzostwa świata w Doylestown (USA). Srebrny piękny puchar wręczony został przez fundatora prezesowi Aeroklubu W. Brytanii, który z kolei przekazał puchar władzom Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Dla uczczenia fundatora zawody radiomodeli wyścigowych będą odtąd rozgrywane „O puchar Sopwith'a".

✶

Brytyjski miesięcznik „Aeromodeller" w numerze z sierpnia bieżącego roku zamieścił plan i opis polskiego samolotu S.4 „Kania-3", konstrukcji inż. Eugeniusza Stankiewicza. Autorem planu jest Feliks Pawłowicz z Melbourne.

P.E.

MODEL GUMÓWKI SZKOLNEJ

PRZEDSTAWIAMY Czytelnikom konstrukcję 13-letniego modelarza Wiktora Lubienieckiego z zespołu SP 15 im. Jurija Gagarina we Wrocławiu. Model stanowi dalsze rozwinięcie konstrukcji zeszłorocznej Mini 1970 („SP" nr 18/1970). Wykonanie wszystkich detali modelu bardzo proste:

Kadłub wykonany jest z czterech deseczek bałsowych, wzmocnionych listwami trójkątnymi w części, gdzie pracuje guma. Obsada opiera się o wręgę ze sklejki 1 mm przyklejoną na kadłub od przodu. Kołeczek do zawieszania gumy (bukowy) o średnicy 5 mm. Na boczne ścianki kadłuba przed montażem naklejamy od wewnątrz dokładnie dwa kawałki sklejki z otworami o średnicy 5 mm. Sklejka o grubości 1—1,5 mm stanowi wystarczająco mocne łoże kołeczka.

Płat i statecznik, zaopatrzone w końcówki zmniejszające opory indukowane, bardzo proste do wykonania.

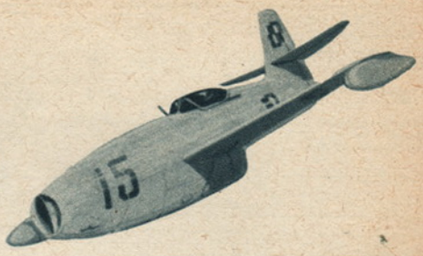
Śmigło składane, razem z obsadą — to najtrudniejsze części do wykonania. Jak zbudować łopatki i obsadę, dostatecznie ilustruje opis i rysunki w „Skrzydlatej" nr 18/1970.

Oklejenie modelu stanowi biały papier japoński — płaty (3 x cellonować rzadkim celonem), albo kolorowy papier typu modelspan przeznaczony na kadłub, który jest celonowany pięciokrotnie wewnątrz i zewnątrz. Ochronną warstwę chemolaku kładziemy tylko na zewnątrz kadłuba.

Dla chcących budować model podaję, że konstrukcja wykonana została przy użyciu podstawowych narzędzi będących w każdej modelarni. Model lata na silniku gumowym — 10 g gumy 1x6x220—260 mm. Regulacja modelu nie powinna nastręczyć kłopotów nawet mało wprawnemu modelarzowi. Średni czas lotu 90 sekund. Obecnie, po lotach konkursowych na zawodach klas szkolnych 1971 we Wrocławiu (I miejsce), model otrzymał nową obsadę (toczone i frezowane elementy) oraz nowe łopatki śmigła. Model stanowi dla młodych konstruktorów na jesienne i zimowe wieczory prostą, przyjemną pracę. Na wiosnę, a nawet zimą można sprawdzić sprawność swoich rąk. Życzymy dobrych lotów i zadowolenia z modelu.

JERZY KACZOREK

KLUB 1:72



SAMOLOT JAK – 23

SAMOLOT myśliwski Jak-23 powstał jako rozwinięcie samolotu Jak-17 i wcześniejszego jeszcze Jak-15 (opis w SP nr 13/1970). Pierwszy lot prototypu miał miejsce w czerwcu 1947 roku. Już pod koniec tego samego roku samoloty Jak-23 weszły do produkcji seryjnej.

Szybko okazało się, że Jaki-23 to bardzo dobre samoloty. Łatwe były w pilotażu, zwrotne, a dzięki małemu ciężarowi i nadmiarowi mocy miały doskonałą prędkość wznoszenia 47 m/s (późniejszy MiG-15 miał 42 m/s, a MiG-15 bis — 46 m/s). Ta właściwość pozwoliła naszemu znakomitemu lotnikowi Andrzejowi Abłamowiczowi w roku 1957 (a więc wtedy, gdy konstrukcja była już praktycznie przestarzała) zdobyć na Jaku-23 światowy rekord prędkości wznoszenia na 6 000 m z czasem 3 min. 17 s.

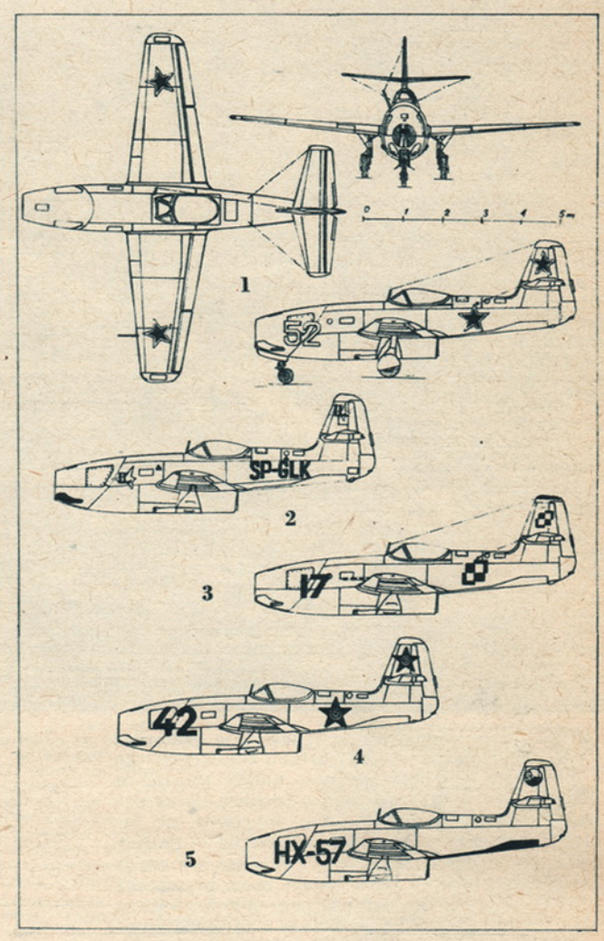
W nr 26/71 „SP" opublikowaliśmy rysunki odrzutowego samolotu myśliwskiego Jakowlew Jak-23. Żadna firma nie zrobiła jeszcze jego polistyrenowej kopii — rysunek zamieściliśmy po to, by czytelnik sam zbudował model. Wydaje się bowiem, że tworzenie kolekcji modeli tylko z tego co wyprodukowano na świecie, to jakieś pomniejszanie szlachetnej pasji modelarskiej. Kolekcja może być olbrzymia, ale brak jej będzie jakiegoś wewnętrznego ładu — będzie po prostu zbieraniną. Warto, i chcemy do tego serdecznie zachęcić, tworzyć w ramach kolekcji cykle tematyczne — grupy modeli w jednej podziałce prezentujące określoną ideę. Może to być ogromny cykl — „Samoloty II wojny światowej", czy „Samoloty Ludowego Lotnictwa Polskiego", „Historia lotnictwa", czy „Samoloty odrzutowe". I tu właśnie zaczynają się kłopoty. Szeregu modeli samolotów których wejście do kolekcji uznamy za niezbędne, nie ma na rynku. Firmy produkujące modele traktują bowiem poważnie swoje wyroby jako dzieła jednostkowe, nie wiążą ich jednak ze sobą.

Jaki-23 używane były przez lotnictwo wojskowe ZSRR, Czechosłowacji, Rumunii, Bułgarii i Polski. Wymiary: rozpiętość 8,73 m, długość 8,16 m, wysokość 3,3 m, powierzchnia nośna — 13,6 m².

Ciężary: ciężar własny 2 000 kg, ciężar w locie 3 350 kg;

Osiągi: prędkość maksymalna 975 km/h, pułap — 14 800 m, zasięg z dodatkowymi zbiornikami paliwa 1 200 km, zasięg z normalnym zapasem paliwa 920 km.

Uzbrojenie: dwa działka typu Nudelman-Suranow NS-23 lub NR-23 kalibru 23 mm i 2 bomby po 60 kg, które można było podwiesić pod końcami skrzydeł zamiast zapasowych zbiorników paliwa.



Malowanie modelu

1. Jak-23 w barwach lotnictwa radzieckiego. Cały samolot jest srebrzysty. Na dolnych i górnych powierzchniach skrzydeł, na stateczniku pionowym i kadłubie — czerwone gwiazdy z żółtymi obwódkami. Na przodzie kadłuba numer taktyczny żółty z czarną obwódką.

2. Jak-23 w barwach Instytutu Lotnictwa. Na tym samolocie Andrzej Abłamowicz zdobył w roku 1957 międzynarodowy rekord prędkości wznoszenia na 6 000 m. Samolot był srebrzysty znaki przynależności państwowej — czarne. Litery IL czarne, stylizowana strzała — żółta z niebieską obwódką.

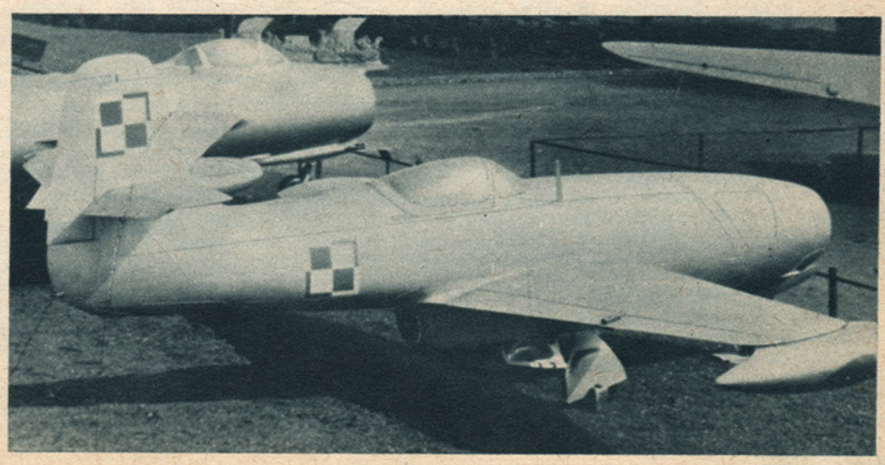
3. Jak-23 w brawch polskiego lotnictwa wojskowego. Samolot srebrzysty, numer taktyczny — czarny, szachownice na stateczniku pionowym, na bokach kadłuba i dolnych powierzchniach skrzydeł.

4. Jak-23 w brawch lotnictwa bułgarskiego. Samolot srebrzysty, znaki rozpoznawcze na stateczniku pionowym, na kadłubie i na dolnych powierzchniach skrzydeł. Numer taktyczny — czerwony (karmin).

5. Jak-23 w barwach lotnictwa CSRS. Samolot srebrzysty, numer taktyczny i spód kadłuba w części ogonowej — czarny, znaki rozpoznawcze na stateczniku pionowym oraz dolnych i górnych powierzchniach skrzydeł.

ADAM JONCA

Samolot Jak-23 w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. **Zdjęcie: Andrzej Zięba**



Punkt na niebie

Z tego co mówili o Wilkinie w jednostce — dowódca, szef sztabu i zastępca do spraw politycznych — należy wnosić, że jest on człowiekiem o cechach, jakie posiada większość pilotów. Nie wyróżnia się niczym szczególnie, poza tym chyba, że w rozmowie jest bardzo bezpośredni, niczego nie owija w bawełnę, chwali może nawet nieco przesadnie swych kolegów po fachu, a przy tym wszystkim zachowuje wesołe usposobienie i otwarte serce.

Rodem z Wilna, Wilkin miał zaledwie 7 lat, gdy wybuchła druga wojna światowa, zna więc wojnę z autopsji, wzrastał w trudnych latach, ale tak naprawdę poznał jej przebieg i kulisy dopiero z podręczników historii. To mu w każdym razie wystarczyło dla podjęcia ważkiej decyzji w swym życiu, w rezultacie której został pilotem myśliwskim w jednostce Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

Gdy rozmawialiśmy na lotnisku z dowódcą jednostki o Wilkinie, on sam wraz ze swym samolotem zjawił się jako punkt na niebie. Tak go poznałem po raz pierwszy.

— To właśnie Wilkin — powiedział dowódca.

Od kilku sekund obaj goniliśmy go wzrokiem, nie przerywając rozmowy.

Był daleko od nas, a już po kilku chwilach mignęła mi sylwetka jego głowy, widoczna przez szybę kabiny, gdy samolot dotykał kołami ziemi.

Wilkin pokołował na stanowisko, ustawił swojego MiG-a w szeregu innych maszyn, z pomocą mechanika uwolnił się szybko z uprzęży spadochronu, zdjął jeszcze przedtem z twarzy maskę tlenową i z głowy hełmofon, po czym wyłuskał się wreszcie z kabiny. Po zejściu z drabinki na ziemię stanął jakby trochę niepewnie na płycie betonu, ale to był tylko moment, w chwilę potem szedł już w naszą stronę. Szliśmy i my na spotkanie.

Dowódca przedtem zarządził zbiórkę na starcie. Stali już wszyscy w dwuszeregu przed samolotami. Na prawym skrzydle piloci, do których dołączył szybkim krokiem lekarz, dalej personel techniczny ze starszym inżynierem na czele.

Szliśmy już razem na miejsce zbiórki. Gdy znaleźliśmy się przed frontem, dowódca zwrócił się do Wilkina:

— Kapitanie, jakie warunki?

Informacja o pogodzie była wyczerpująca. Wilkin mówił jak meteorolog. Oszczędnie operując słowami, nakreślił obraz pogody widzialnej z kabiny swego samolotu, podając wysokość i odległość oraz kierunek, nazywając chmury i zjawiska fachowo po imieniu.

— Doktorze! Wasze uwagi?

To znów dowódca, zwracając się do lekarza.

— Nie przewiduję gwałtownych zmian, ale...

Prawdę mówiąc, dowódca już wiedział o tym. Wcześniej rozmawiał z lekarzem, gdy Wilkin poleciał na oblot pogody, teraz zapytał tylko dla porządku, a może z przyzwyczajenia.

Jeszcze starszy inżynier, ale i ten zameldował:

— Wszystko przygotowane.

— Horoskop dyżurnego synoptyka?

Meteorolog rozwinął aktualną mapę pogody całego kontynentu.

— Nie przewiduję gwałtownych zmian, ale...

— Dobra! — przerwał dowódca — to nam wystarczy, rozpoczynamy loty. Zadanie.

Tymczasem na lotnisku rozhuczały się silniki, samoloty kolejno wykołowywały na start, odrywały się od ziemi, rozpoczynał się kolejny dzień szkolenia powietrznego.

Korzystając z przerwy, jaką wyznaczono Wilkinowi, poprosiłem go o rozmowę. Chciałem, by opowiedział mi o przebiegu niedawnych ćwiczeń lotniczych, w których brał udział.

— Pole widzenia pilota — zaczął Wilkin — w takich ćwiczeniach jest bardzo ograniczone. Wykonywałem, tak jak inni, swoje kolejne zadania, niezupełnie orientując się w przebiegu całości ćwiczeń. Dopiero później, na podstawie omówienia wykonanych zadań, a także rozmów i prowadzonych przez pilotów dyskusji oraz w oparciu o wnioski z podsumowania ćwiczeń, można było wyrobić sobie pewien ogólniejszy pogląd. Mogę powiedzieć, że spisaliśmy się jako jednostka nieźle, a nawet zupełnie dobrze.

— Słyszałem, że jest to swego rodzaju rekord jednostki, czy to prawda i jak do tego doszło? — pytam pilota.

Na ogorzałej od słońca i wiatru twarzy Wilkina, pilota, który jeszcze tak niedawno był dla mnie ledwo widocznym punktem na niebie, pojawił się uśmiech Oczy zapalonego myśliwca zdawały się odpowiadać twierdząco na moje pytanie.

— Zaliczono nam sporo zestrzeleń — kontynuował Wilkin, — pil. Lucjan Sobieraj miał ich najwięcej, bo aż dziewięć, pil. Edmund Witkowski i ja mieliśmy ich po siedem. Dobrze wypadło również kilku innych. Ile startów — tyle przechwyceń i zestrzeleń, a nawet po dwa przypadało na jeden wylot i więcej, ale nie uznawano ich, twierdząc, że to niemożliwe. Fotokaemy rejestrowały każde przechwycenie, to fakt, z tym że liczyła się także ewentualność zniszczenia celu, a więc do rachunku wchodziło przypuszczalne zużycie rakiet i amunicji, po przeliczeniach wprowadzono poprawki, przyznając w rezultacie tylko to, co było w granicach skuteczności.

Mój rozmówca kpt. pil. Daniel Wilkin szczyci się tym, że jest pilotem myśliwskim. Służbę w Wojskach Obrony Powietrznej Kraju uważa za niezwykle odpowiedzialną. Mówi, że nigdy nie chciałby zamienić swego zawodu na inny.

Ćwiczenia, w których brał udział, miały na celu doskonalenie sposobów przechwytywania i zwalczania środków napadu powietrznego, wykonujących naloty na małych i średnich wysokościach. Wylatywali parą lub całym kluczem. Na przeciwdziałanie udawał się sam do strefy patrolowania.

Zdjęcie z lewej: J. Szymański

Piloci otrzymywali dokładne informacje o przelatujących celach. Współrzędne ich lotu, przekazywane najbliższemu myśliwcowi w odpowiednim czasie i uzupełniane na bieżąco poprawki, były ścisłe, mieściły się w granicach tolerancji, co pozwalało pilotom przyjmować właściwy kurs i osiągnąć w porę nadlatujący cel.

Szef sztabu jednostki, uzupełniając później relacje kpt. Wilkina, mówił z dużym uznaniem o pracy nawigatorów naprowadzania.

Wilkinowi zdarzyło się w pewnej fazie ćwiczeń, gdy znalazł się w strefie patrolowania, że musiał wybrać nagle jedną z dwóch możliwości. Oto w tej samej sekundzie, w której zobaczył przemykający obok cel, otrzymał rozkaz z ziemi, nakazujący natychmiastową zmianę kursu o 180 stopni. Trzeba się było w jednym momencie zdecydować, czy lecieć na przechwycenie celu wyraźnie widocznego, znajdującego się tuż, czy też zawrócić na spotkanie innego „napastnika", o którym alarmował z ziemi nawigator naprowadzania.

Wilkin musiał zrezygnować ze swojego „pewnego" i udać się zgodnie z rozkazem z ziemi w innym kierunku.

Bywało, że „cele" nie poddawały się tak łatwo myśliwcom. Niekiedy nawet przyjmowały walkę, częściej jednak próbowały wyśliznąć się spod celownika, szamotały się jak wilki w matni, zmieniały nieustannie kurs i profil lotu, ale nie na wiele im to się zdało, ostatecznie musiały kontynuować lot do wyznaczonych rejonów, a myśliwce były szybkie i zwinne — osaczały „zwierzynę", doganiały lub przechwytywały pod kątem i rejestrowały na taśmach swych aparatów kolejne zwycięstwa.

W sumie jednostka lotnictwa myśliwskiego odniosła podczas ćwiczeń wielki sukces. W rozkazie dowódcy jednostki, podsumowującym wyniki, stwierdza się m. in., że ćwiczenia wykazały wysoki poziom przygotowania wszystkich załóg, dobre opanowanie zasad taktycznych przez pilotów oraz że praca obsługi naziemnej przyczyniła się w poważnym stopniu do uzyskania bardzo dobrych wyników w powietrzu. W rozkazie podkreśla się również fakt przykładnego zdyscyplinowania pilotów i personelu technicznego. W powietrzu i na ziemi, mimo napiętej sytuacji, ćwiczenia odbywały się w warunkach zbliżonych do warunków bojowych — nie doszło do żadnej kolizji z obowiązującymi regulaminami. Wszystkie fazy ćwiczeń, poszczególne manewry i czynności wykonane zostały zgodnie z przewidzianym programem i przewidzianymi przedtem założeniami.

Gdy żegnam się z gościnnymi lotnikami, pełniącymi służbę w jednostce Wojsk OPK, Wilkin akurat startował do zapowiadanego wcześniej lotu. Po chwili dojrzałem na niebie ledwo widoczny, ale bardzo znajomy i bliski jednocześnie punkt. Był to znak, że wartę na straży powietrznych granic objął i pełni pilot o smagłej twarzy i wesołych, pełnych szczerości oczach, z którym kilka minut temu rozmawiałem o wojnie i historii, o lotnictwie i ćwiczeniach. Punkt-znak na niebie pozostanie na zawsze mi bliski i serdeczny. Możemy być pewni, że w potrzebie nie zawiedzie.

BRONISŁAW MORYC

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

MICHAŁ SKWARCZYŁO

Urodził się w miejscowości Hoszany w okolicach Gródka Jagiellońskiego, w rodzinie chłopskiej. W maju 1943 r. powołany został do formowanej w Sielcach nad Oką 1 dywizji piechoty im. Tadeusza Kościuszki. Początkowo przydzielony do kompanii zwiadowczej, a we wrześniu 1943 r. oddelegowany do 1 plm „Warszawa", do Grigoriewskoje. Tu początkowo pracował w sztabie pułku, a po przeszkoleniu służył jako mechanik uzbrojenia w 3 eskadrze, obsługując między innymi samoloty dowódcy eskadry majora Tadeusza Wicherkiewicza, ppor. Michała Jakubika oraz chor. Mikołaja Chaustowicza.

Jako mechanik 1 plm „Warszawa" przeszedł cały szlak bojowy tej jednostki, od Grigoriewskoje poprzez Gostomel, Dys, Zadybie Stare, Sanniki, Bydgoszcz, Mirosławiec, Baranówko aż do podberlińskiego lotniska frontowego Methlow.

W maju 1945 roku powrócił do Bydgoszczy. Przez kilka powojennych lat służył nadal w 1 plm „Warszawa". Od zakończenia wojny do chwili obecnej nie rozstaje się z mundurem lotniczym. Aktualnie ma stopień podpułkownika. W czasie swej wieloletniej służby w ludowym Lotnictwie Polskim był wielokrotnie wyróżniany i nagradzany.

Odznaczenia: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Złoty Krzyż Zasługi, brązowy medal Zasłużonym na Polu Chwały oraz inne medale: Za Warszawę 1939—1945, Za Odrę, Nysę, Bałtyk, Zwycięstwa i Wolności 1945, Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny (dwukrotnie złoty za 15 i 25 lat oraz medale srebrny i brązowy), Medal 10-lecia Polski Ludowej, Medal za udział w walkach o Berlin, medal Za Zasługi dla Obronności Kraju (srebrny i brązowy), Odznaka Grunwaldzka, odznaczenia radzieckie: Order Czerwonej Gwiazdy, medale: Za wyzwolenie Warszawy, Za zwycięstwo nad Niemcami, Za zdobycie Berlina.

BOLESŁAW CETENS

Urodził się 3 kwietnia 1922 r. w miejscowości Dobrusza koło Jedyniec (ZSRR), w rodzinie robotniczej. W 1940 r. ukończył szkołę ogólnokształcącą i zaczął pracować jako mechanik w warsztacie mechanicznym. W marcu 1944 r. tereny, gdzię mieszkał, wyzwoliła Armia Radziecka. Bolesław Cetens jako ochotnik wstąpił do Wojska Polskiego. 27 marca 1944 r. był już w Sumach. Rozpoczął służbę w kompanii kandydatów do lotnictwa. Niebawem skierowano go do 67 szkoły strzelców pokładowych w miejscowości Griczowka. Stąd w kwietniu 1944 r. szkołę nr 67 przeniesiono do Kinelu koło Kujbyszewa.

W szkole tej był w kompanii strzelców pokładowych, złożonej z 99 Polaków. Kompanią dowodził por. Fomin. Jako prymus ukończył szkołę w sierpniu 1944 r. W grupie 18 strzelców pokładowych został skierowany do 3 pułku lotnictwa szturmowego. 7 września 1944 r. grupa ta przyjechała do Zadybia Starego, gdzie stacjonował 3 plsz i plm „Warszawa".

11 września 1944 r. jako strzelec pokładowy uczestniczył w pierwszym bojowym locie z por. pil. Iwanem Kuźminem. W czasie tego lotu osiem samolotów Il-2 ostrzelało z broni pokładowej rakiet i obrzuciło bombami zgrupowanie hitlerowskie w rejonie Jabłonny.

Do końca wojny latał z por. Kuźminem. 19 stycznia 1945 r. uczestniczył w przelocie defiladowym 3 plsz nad Warszawą.

Swój szlak bojowy zakończył na podberlińskim lotnisku Methlow w stopniu starszego sierżanta, mając na swoim koncie 69 zaliczonych lotów bojowych. Dwukrotnie załoga Il-2: Iwan Kuźmin i Bolesław Cetens została trafiona przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą; po raz pierwszy w czasie ataku na hitlerowskie okręty w rejonie Kołobrzegu, po raz drugi za Odrą. W obu wypadkach wylądowali na uszkodzonym samolocie na terenie własnym.

Po wojnie służył w różnych jednostkach wojsk lotniczych, gdzie aktualnie pełni służbę w stopniu podpułkownika.

Odznaczenia: Złoty Krzyż Zasługi, Krzyż Walecznych, Srebrny Krzyż Zasługi, Medal za Warszawę 1939—1945, Medal za Odrę, Nysę, Bałtyk, Medal Zwycięstwa i Wolności 1945, Złoty Medal Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny, Srebrny Medal Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny, Brązowy Medal Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny, Medal za Udział w Walkach o Berlin, Brązowy Medal za Zasługi dla Obronności Kraju. Odznaczenia radzieckie: Medal za Wyzwolenie Warszawy, Medal za Zdobycie Berlina, Medal za Zwycięstwo nad Niemcami.

BOLESŁAW CHMURZYŃSKI

Urodził się 12 stycznia 1923 r. w Tiutkowie k. Trembowli (ZSRR), w rodzinie chłopskiej. 1 września 1938 r. wstąpił do Podoficerskiej Szkoły dla Małoletnich nr. 3 w Nisku. Po jej ukończeniu, w czerwcu 1939 r., skierowano go do szkoły saperskiej dla małoletnich w Modlinie, gdzie pełnił funkcję dowódcy drużyny. Tam zastał go wybuch wojny. W drugim tygodniu wojny wraz z całą drużyną został skierowany do Warszawy, do oddziałów broniących Pragi (rejon ulicy Grochowskiej). Po upływie kilku dni dowódca tego odcinka wysłał go z pocztą wojskową do dowódcy garnizonu w Chełmie Lubelskim. Kapral Chmurzyński dotarł tam na rowerze i wkrótce mianowany został przez płka Koca zastępcą dowódcy plutonu do spraw zwiadu. W październiku 1939 r. wrócił do rodziców, mieszkających w Tiutkowie.

W kwietniu 1944 r. na wieść, iż na terenach wyzwolonych formują się jednostki WP, Chmurzyński w grupie kilkunastu ochotników wyjechał do Sum, gdzie po tygodniowym pobycie został przydzielony do kompanii lotniczej. Z pododdziału tego rekrutowano kandydatów do szkół nawigatorów, strzelców pokładowych oraz do technicznej szkoły lotniczej. Bolesław Chmurzyński znalazł się w grupie strzelców pokładowych, liczącej 100 osób. Grupa ta w maju 1944 r. wyjechała do Sum do Greczówki, gdzie znajdowała się 67 szkoła strzelców pokładowych. Polacy do Greczówki przybyli w czerwcu i stanowili oddzielną 5 kompanię szkolną. Jej dowódcą był st. lejt. Fomin. Zastępcą dowódcy kompanii był kapral Chmurzyński.

Program szkolenia zrealizowano w ciągu pięciu miesięcy. Bolesław Chmurzyński, który przez okres okupacji przechował polskie regulaminy wojskowe, w oparciu o nie uczył kolegów musztry i częściowo taktyki piechoty. Program szkolenia specjalistycznego przewidywał około 35 lotów ćwiczebnych. Szkolenie teoretyczne obejmowało takie przedmioty jak teoria lotu, budowa i uzbrojenie samolotów Il-2, UT-2, Po-2, naukę o samolotach niemieckich i alianckich, topografię, nawigację, radiotechnikę i meteorologię.

W sierpniu 1944 r. 5 kompania polska wyjeżdża z Greczowki do odległego o 35 kilometrów Kinelu, gdzie odbywało się strzelanie powietrzne na samolotach szkolno-treningowych UT-2 i Po-2, a w końcowym etapie szkolenia na maszynach typu Il-2. Program ukończono we wrześniu. Część Polaków z tytułami strzelców pokładowych otrzymała skierowanie do 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego w Zadybiu Starym. Pozostali strzelcy w październiku wyjechali do Charkowa, w okolicach którego formowano 2 Dywizję Lotnictwa Szturmowego. Sierżanta Chmurzyńskiego przydzielono do 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego.

W styczniu 1945 r. 6 Pułk Lotnictwa Szturmowego przebazował się na lotnisko polowe do miejscowości Ujazd koło Tomaszowa Mazowieckiego. Stąd, 24 kwietnia 1945 r., na lotnisko frontowe Kruszwin koło Myśliborza. Tego samego dnia pułk rozpoczął działania bojowe. Do końca wojny B. Chmurzyński uczestniczył w wylotach bojowych jako strzelec pokładowy. W maju 1945 r. pułk, który nie poniósł żadnych strat, powrócił do Ujazdu. W październiku tego roku sierż. Chmurzyński został skierowany na kurs pilotażu do OSL w Dęblinie. Na kursie tym pełnił jednocześnie obowiązki instruktora WF. W 1947 r. awansowany został do stopnia chorążego. W 1948 r. był instruktorem WF w III eskadrze. W 1949 r. ukończył kurs przy AWF w Warszawie i powrócił do Dęblina, na kierownika cyklu WF. W OSL był do 1951 r. Aktualnie służy w Wojskach Obrony Powietrznej Kraju.

Odznaczenia: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Złoty Krzyż Zasługi, Srebrny Medal Zasłużonym na Polu Chwały, medale: Za Odrę, Nysę, Bałtyk, Zwycięstwa i Wolności, Za udział w walkach o Berlin, radzieckie: Za zwycięstwo, Za zdobycie Berlina, Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny (medale złoty, srebrny i brązowy), brązowy medal Za Zasługi dla Obronności Kraju.

RAJ. KUL.

AEROSPORT „RAIL"

INŻ. HARRIS WOODS pracował w oddziałach studiów i prób wielu znanych wytwórni lotniczych USA. Poza tym ma on na swym koncie szereg udanych konstrukcji amatorskich, z tego większość o raczej niezwykłych układach. Najnowszą jego konstrukcją jest niewielki, całkiem metalowy samolot amatorski odznaczający się niezwykłą prostotą konstrukcji. Nazwa samolotu „Rail" (szyna), nawiązuje do konstrukcji kadłuba. Oblatanie prototypu zbudowanego przez wytwórnię Aerosport odbyło się 3.IX.1970 r. Cena kompletu materiałów wraz z silnikami ma wynieść ok. 2 500 dol.

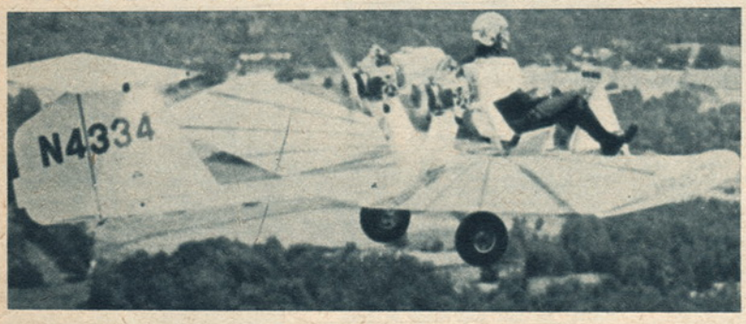
„Rail" jest jednomiejscowym dwusilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Główną częścią samolotu jest belka kadłubowa wykonana z jednego kształtownika duralowego o przekroju prostokątnym, do której przymocowane są pozostałe części płatowca. Skrzydła o obrysie prostokątnym i stałym profilu mają wznios 4° i są zakończone niewielkimi płytami brzegowymi. Konstrukcja jednodźwigarowa z pokryciem pracującym na skręcanie wspartym na 11 żebrach z każdej strony. Lotki różnicowe (25° w górę; 15° w dół). Brak klap. Usterzenie wolnonośne. Podwozie stałe, trójkołowe z kołem przednim. Koła główne osadzone są na goleniach elastycznych wykonanych z płyt duralowych grubości 19 mm. Koło przednie sprzęgnięte elastycznie ze sterownicą kierunku. Napęd samolotu składa się z 2 dwucylindrowych dwusuwowych silników tłokowych o mocy 25 KM każdy zabudowanych nad płatem na oprofilowanych wspornikach zamocowanych do belki kadłubowej. Silniki napędzają śmigła pchające o średnicy 1,01 m. Rozruch silników przy pomocy linki. Zbiorniki paliwa z plastyku o pojemności 16 l. każdy, zamocowane są przed silnikami. Samolot nie posiada kabiny. Pilot siedzi w odkrytym fotelu z plastyku i ma przed sobą niewielką tablicę przyrządów. (J. S.)

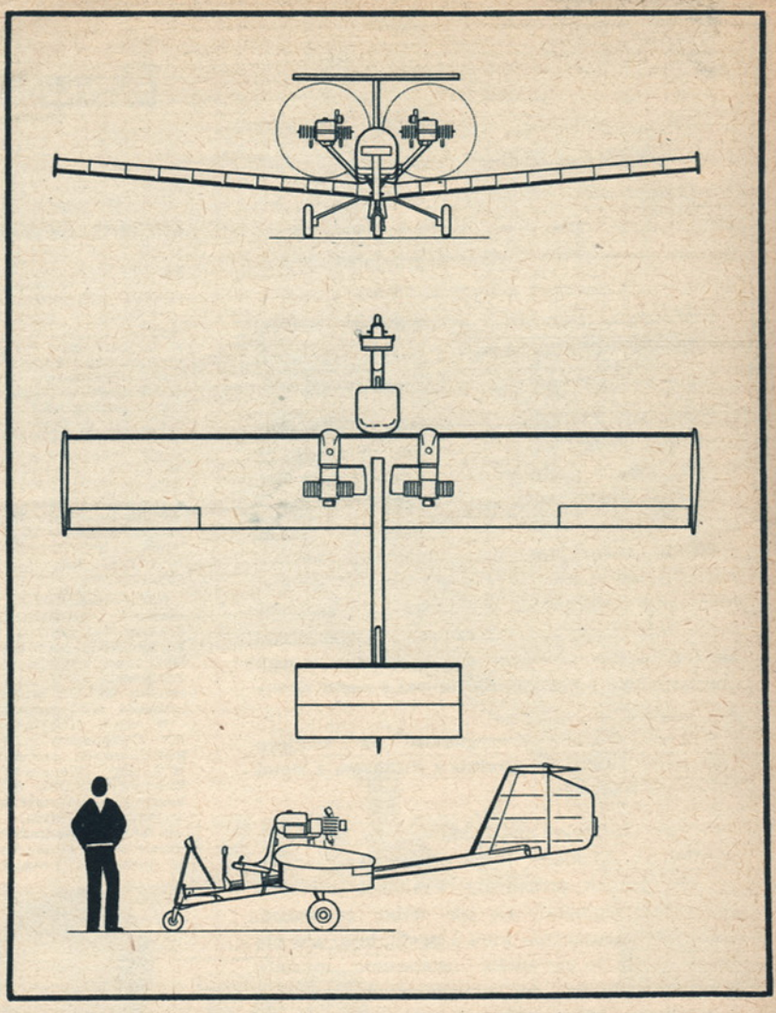
DANE TECHNICZNE:

Wymiary: Rozpiętość — 7.08 m, długość — 4,75 m, wysokość — 1,83 m, pow. nośna — 7,56 m², wydłużenie — 6,66.

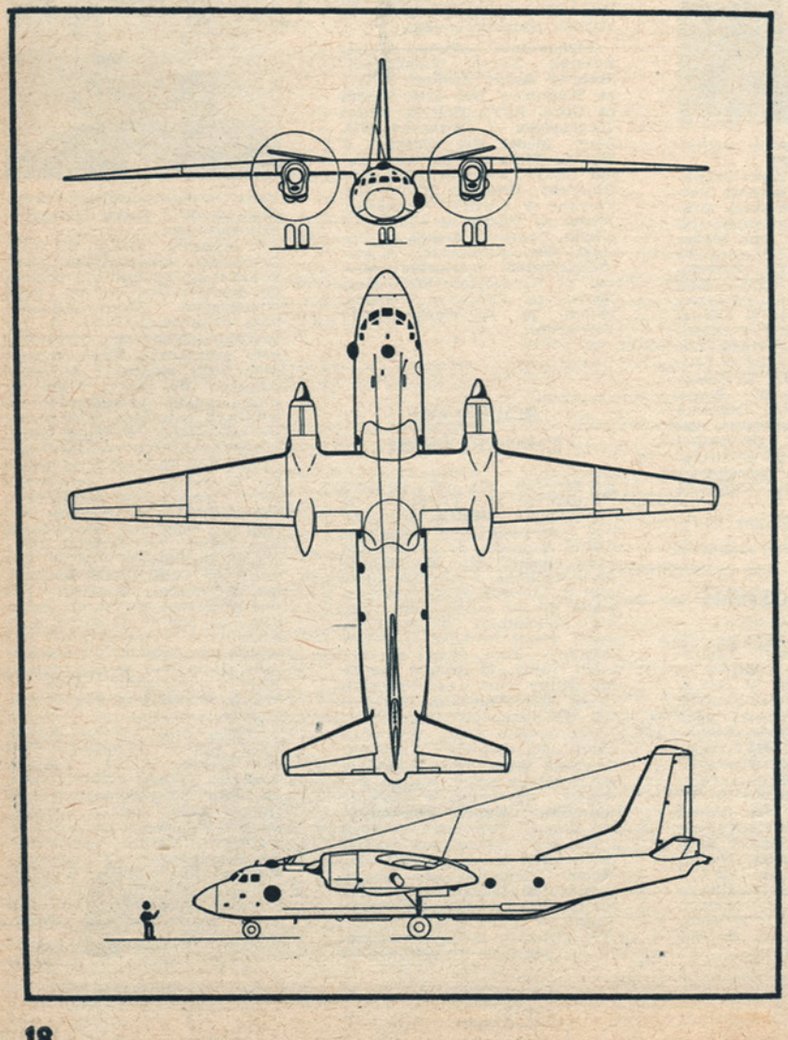
Ciężary: Ciężar własny — 200 kg, ciężar całkowity — 322 kg, obciążenie pow. — 40,6 kg/m².

Osiągi: Prędkość max. — 143 km/h, prędkość przelotowa — 106 km/h, prędkość min. — 72 km/h, wznoszenie — 4,5 m/s, pułap — 3 600 m, zasięg — 160 km, start na 15 m — 375 m, lądowanie znad 15 m — 240 m.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



AN-26

JEDNYM z radzieckich eksponatów na tegorocznym Salonie Paryskim był samolot transportowy An-26. W drodze do Paryża samolot ten zatrzymał się w Warszawie, gdzie przedstawiono go polskim specjalistom lotniczym. An-26 jest wersją transportową znanego i u nas samolotu komunikacyjnego An-24. Główną cechą odróżniającą go od swego poprzednika jest duża ładownia z tylną rampą, umożliwiającą załadunek wielkowymiarowych przedmiotów. Samolot stanowi cenne uzupełnienie bogatego wachlarza typów radzieckich samolotów transportowych, a zarazem poważną ofertą eksportową.

An-26 jest trzysilnikowym wolnonośnym górnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Płat składa się z pięciu części, z których skrajne mają ujemny wznios (2°). Wydłużenie wynosi — 11,7, kąt zaklinowania — 3°. Konstrukcja dwudźwigarowa z pokryciem pracującym, łączonym zgrzewaniem z elementami usztywniającymi. Klapy — poszerzacze na części środkowej — jednoszczelinowe, w częściach zewnętrznych — dwuszczelinowe. Lotki sterowane ręcznie, wyposażone w klapki odciążające. Krawędź natarcia odladzana. Statecznik pionowy uzupełniony płetwą grzbietową oraz 2 płetwami w dole tylnej części kadłuba. Kadłub o przekroju owalnym, spłaszczonym u dołu, mieści w przedniej części 5-osobową załogę. W dolnej części mieści się ładownia wyposażona w transporter podłogowy o nośności 4 500 kg i suwnicę sufitową o udźwigu 1 500 kg. Załadunek odbywa się z tyłu przy pomocy opuszczanej rampy, która może być również przesunięta pod spód kadłuba, umożliwiając załadunek bezpośrednio z samochodu. We wnętrzu ładowni mieszczą się wygodnie samochody osobowe lub terenowe. W wersji przystosowanej do przewozu ludzi można zabrać na bocznych miejscach do 40 osób lub 24 rannych na noszach. Podwozie trójzespołowe o kołach zdwojonych (przednie 700 × 250 mm, główne 900 × 300 mm), chowane hydraulicznie. W razie awarii układu podwozie może być wypuszczane pod własnym ciężarem. Układ napędowy składa się z 2 silników turbinowych AI-24T (2 × 2 820 KM) oraz dodatkowego silnika odrzutowego RU-19-300 o ciągu 900 kg, umieszczonego w prawej gondoli i służącego do startu oraz jako silnik wspomagający w sytuacjach awaryjnych. (J. S.)

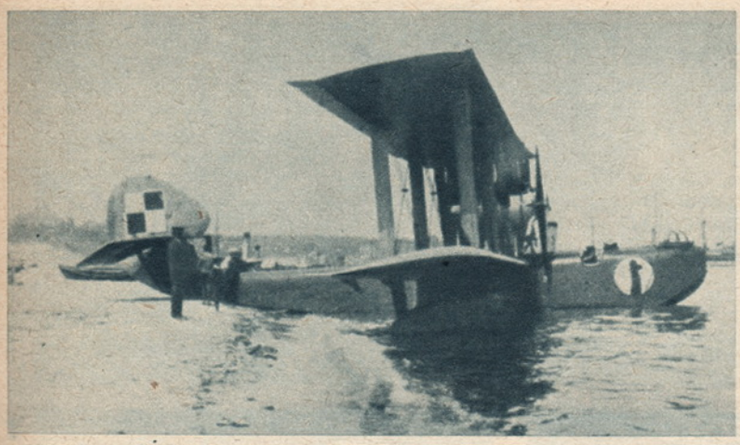
DANE TECHNICZNE:

Wymiary: Rozpiętość — 29,20 m, długość — 23,80 m, wysokość — 8,58 m, pow. nośna — 72,46 m², wymiary ładowni — 15,68 × 2,17 × 1,77 m.

Ciężary: Ciężar całkowity — 24 000 kg, ładunek (max.) — 5 500 kg, ciężar paliwa (max.) — 5 500 kg.

Osiągi: Prędkość przelotowa — 430 km/h, prędkość lądowania — 175 km/h, wznoszenie (2 silniki) — 3,3 m/s, pułap — 7 500 m, zasięg z pełnym ładunkiem — 980 km, zasięg max. — 2 550 km.

LATHAM HB-3



W 1926 r. Morski Dywizjon Lotniczy (MDL) w Pucku otrzymał nowoczesny sprzęt latający — 5 francuskich dwusilnikowych, rozpoznawczo-bombardujących wodnosamolotów łodziowych dalekiego zasięgu typu Latham HB-3. Nieco wcześniej (w listopadzie 1924 r.) weszły do służby również zakupione we Francji wodnosamoloty łodziowe Liore Olivier H-13. Posiadanie przez MDL nowoczesnego sprzętu pozwoliło znacznie rozszerzyć zakres działalności Dywizjonu z rozwinięciem szerokiej współpracy z Marynarką Wojenną. Samoloty Latham HB-3 pełniły służbę do 1932 r. Niekorzystne warunki przechowywania sprzętu i brak właściwego zapiecza technicznego skracały żywotność użytkowanego sprzętu.

Wodnosamolot Latham HB-3 produkowany seryjnie przez francuskie zakłady lotnicze Latham w Coudebec en Coux (Seine) na zamówienie lotnictwa francuskiej marynarki wojennej i również na eksport do państw morskich związanych sojuszem z Francją był dwusilnikowym, dwu- lub trzymiejscowym łodziowym dwupłatem konstrukcji mieszanej.

Napęd samolotu stanowiły dwa silniki Lorraine Dietrich o mocy 380 KM każdy lub silniki Gnome Rhone „Jupiter" o mocy 420 KM każdy. Śmigło stałe drewniane. Uzbrojenie: 2 lub 4 k. masz. Levis kal. 7,62 mm i 600 kg bomb.

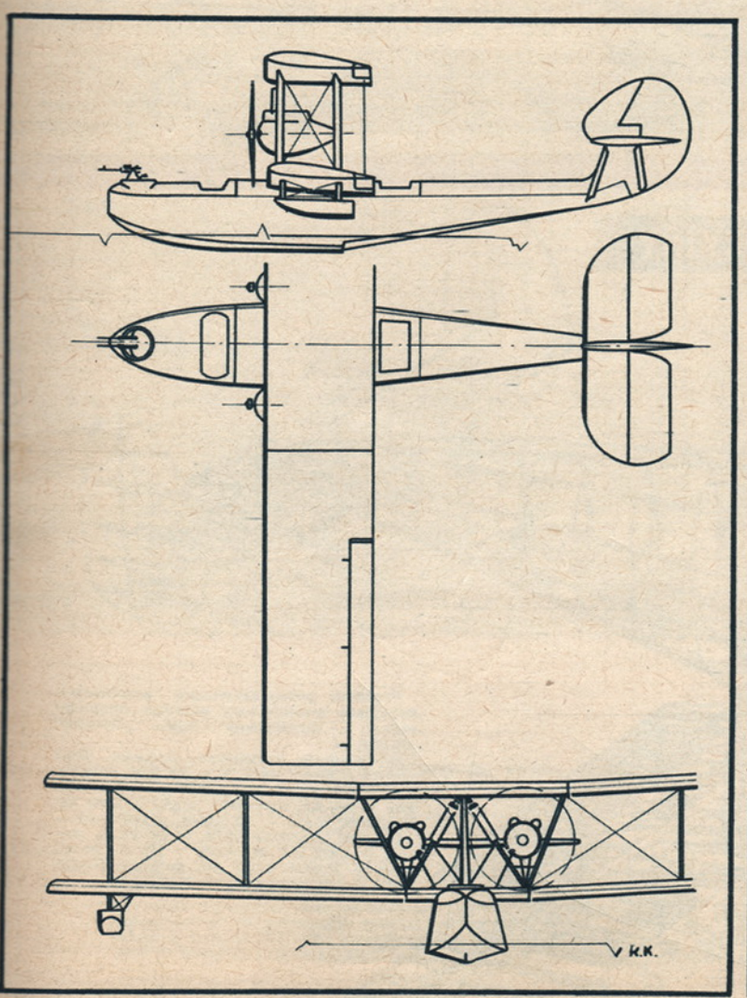
DANE TECHNICZNE:

Wymiary: Rozpiętość — 22,50 m, długość — 15,62 m, wysokość — 5,50 m, pow. nośna — 125 m².

Ciężary: Ciężar własny — 3600 kg, ciężar całkowity — 5400 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 160 km/h, prędkość przelotowa — 140 km/h, prędkość min. — 75 km/h, pułap — 3500 m, zasięg — 600 km.

RYSZARD KACZKOWSKI



ROZWIĄZANIA ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

MINI-KONKURS ASTRONAUTYCZNY
z nru 34—35 z 22—29 SIERPNIA 1971 r.

1. Jurij Gagarin, „Wostok", 12.IV.1961 r.; 2. J. Glenn, 20.II.1962 r.; 3. „Wostok-3" i „Wostok-4". Andrian Nikołajew i Paweł Popowicz — 1962 r.; 4. Walentyna Tierieszkowa, 19.VI.1963 r.; 5. „Woschod", W. Komarow, K. Fieoktistow, B. Jegorow, 1964 r.; 6. A. Leonow, 18—19.III.1965 r.; 7. Aleksiej Jelisiejew i Jewgienij Chrunow, „Sojuz-4" i „Sojuz-5", 15.I.1969 r.; 8. Neil Armstrong, Edwin Aldrin, 21.VII.1969 r., „Apollo-11"; 9. G. Dobrowolski, W. Wołkow, W. Pacajew, „Sojuz-11", „Salut", 24 dni (7—30.VI.1971 r.); 10. David Scott, James Irwin, Alfred Worden, „Apollo-15", „Falcon", „Rover".

KRZYŻÓWKA

Poziomo: 4 — stop, 6 — Umiński, 9 — kangur, 10 — śmigłowiec, 13 — „Phantom", 14 — Heathrow, 19 — Szczepan, 21 — spostrzegawczość.

Pionowo: 1 — turbośmigłowiec, 2 — pilocik, 3 — pionowzlot, 5 — przyśpieszenie, 7 — szkoła, 8 — tunel, 11 — Mars, 12 — śmierć, 15 — ESRO, 16 — test, 17 — Post, 18 — „SPAD", 20 — cios.

SYNTEZA KRZYŻÓWKOWA
Hasło: „JANTAR"

NAGRODY WYLOSOWALI

- **RADIO TRANZYSTOROWE**
  Andrzej Remlein — Dęblin 3, WOSL — „W".
- **MODELE PLASTYKOWE SAMOLOTÓW**
  Tadeusz Klaput — Kraków, ul. Rolnicza 3; **Grzegorz Groszek** — Świdnik, k. Lublina, ul. Sławińskiego 8/17; **Stanisław Iwaszko** — Białystok, ul. Broniewskiego 19/16; **Kazimierz Weller** — Wrocław 28, ul. Nasturcjowa 18 m 4; **Andrzej Lewandowski** — Płońsk, ul. Zduńska 5 m. 7; **Eugeniusz Strehlau** — Tczew, ul. Saperska 3E/9; **Jerzy Kużdżał** — Mielec Osiedle, ul. Solskiego 4/61; **Lech Gajewiak** — Warszawa 45, ul. Wrzeciono 46 m. 60; **Wadim Oganesjan** — Piatigorsk 28, Stawropolskogo kw., ul. Fewralskaja 105, ZSRR; **Ryszard Szarowolec** — kol. Modryń, pta Mircze, pow. Hrubieszów.

JURIJ ALEKSANDROWICZ ŁYSENKO — g. Kramatorsk 2, p. Internata 7, kw. 28, Donieckaja obł., Związek Radziecki. Od lat interesuje się lotnictwem i czyta „Skrzydlatą Polskę". Pragnie nawiązać korespondencję na tematy lotnicze z przyjaciółmi z Polski.

☆

IOAN VULPOIU — Ploiesti str. Finta nr 16, Rumunia. Interesuje się lotnictwem, zbiera modele plastykowe samolotów. Jest czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie nawiązać kontakt z przyjaciółmi lotnictwa w Polsce i ewentualnie wymieniać z nimi modele lotnicze. Może korespondować w języku polskim, który nieźle poznał metodą samokształcenia.

☆

JOACHIM FRIEDMANN — 113 Berlin, Giselastrasse 24a, Niemiecka Republika Demokratyczna. Interesuje się lotnictwem i astronautyką. Pragnie korespondować na interesujące go tematy z koleżankami i kolegami z Polski.

☆

ANDRZEJ KARSZNIEWICZ — Łódź, ul. Piotrkowska 38 m. 73. Interesuje się lotnictwem i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Obecnie pragnie się zająć budową modeli samolotów. Na początek chciałby wykonać model samolotu myśliwskiego z okresu drugiej wojny światowej NA-P.51 D „Mustang". Nie posiadając jego dokładnych danych, pragnie tą drogą zwrócić się do przyjaciół lotnictwa o udostępnienie planów modelarskich i zdjęć tego samolotu. W zamian może dać m. in. numery czasopisma „Modelist-konstruktor" oraz „Modelarz".

☆

ZYGMUNT WYSOCKI — Krosno Odrzańskie, ul. Bohaterów Wojska Polskiego 41/1, woj. zielonogórskie. Niniejszym zwraca się do przyjaciół lotnictwa z prośbą o odstąpienie mu „Planów Modelarskich" (numery 3, 7, 15, 18, 20, 26, 29, 31 i 33). W zamian oferuje: „Plany Modelarskie" — nry 9, 21, 22, 24 i 25; powieści lotnicze; plany modeli latających wydanych w Czechosłowacji oraz klocek balsy o wymiarach 50x80x940 mm. Poszukiwane numery „Planów Modelarskich" nasz czytelnik pragnie przekazać koledze z Czechosłowacji, z którym od 6 lat prowadzi korespondencję na tematy lotnicze i nie chciałby sprawić mu zawodu.

STANISŁAW ŁAGODZINSKI — Kaczawka, pta Lubień Kujawski, pow. Włocławek, woj. bydgoskie. Jest uczniem ósmej klasy szkoły podstawowej i interesuje się lotnictwem. Poprzez korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach chciałby uzyskać m. in. zdjęcia polskich szybowców oraz numery 999 i 1 000 „Skrzydlatej Polski" (z 1970 r.), z artykułem „Samoloty, na których walczyli Polacy na frontach drugiej wojny światowej".

☆

WIESŁAW FUGLEWICZ — Wrocław 28, ul. Pilnikarska 7/1. Znany nie tylko czytelnikom „Skrzydlatej" rysownik odstąpi zainteresowanym sklejone już modele plastykowe następujących samolotów (w skali 1:50, 1:48, 1:32): Tomahawk, Fiat CR 42, Freedom Fighter, Wildcat i Tu-16 (w skali 1:144). W zamian chciałby uzyskać inne modele samolotów z okresu I lub II wojny światowej, w skali 1:72.

☆

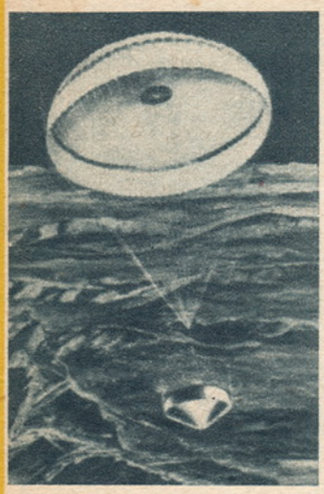
ANTONI PAPOŃ — Mysłowice, ul. Sobieskiego 2/10 pisze: „Z przyjemnością przesyłam za pośrednictwem tego skromnego listu serdeczne podziękowanie za pomoc, o jaką się zwróciłem do ciebie, redakcjo, w uzyskaniu proporczyków lotniczych. Na moją wzmiankę, zamieszczoną w „Kąciku Przyjaciół Lotnictwa ISKRA", odezwał się jeden z czytelników „Skrzydlatej Polski" proponując wymianę proporczyków lotniczych na medale i odznaczenia wojskowe".

KLAPS

Spotkanie...

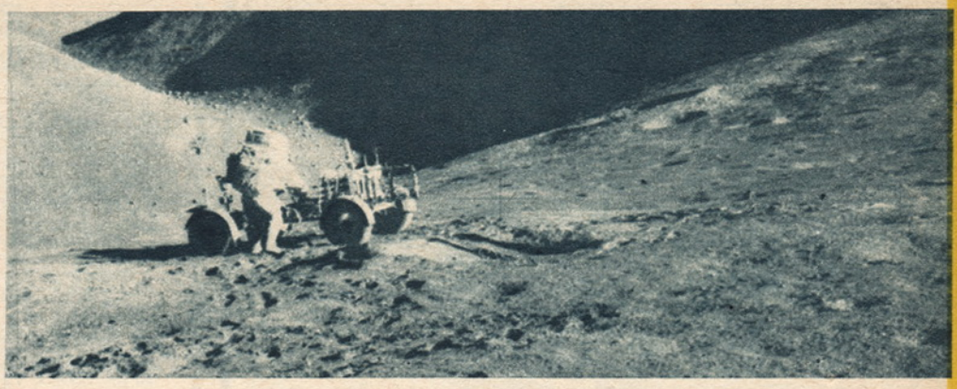
Zdjęcie:
JERZY TOBOLSKI

RAKIETA PO ŚWIECIE



LĄDOWANIE NA MARSIE

Tak ma wyglądać sonda automatyczna „Viking", lądująca na Marsie na spadochronie. Spadochron o średnicy 16 m jest obecnie opracowywany. Ma on się otworzyć na wysokości ok. 6 000 m nad powierzchnią Marsa, zmniejszając prędkość opadania z 430 m/s do 90 m/s na wysokości 1 500 m.



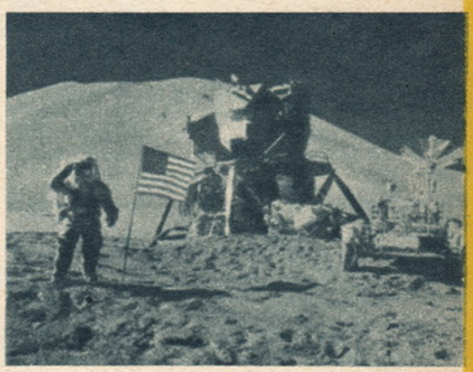
NA KSIĘŻYCU

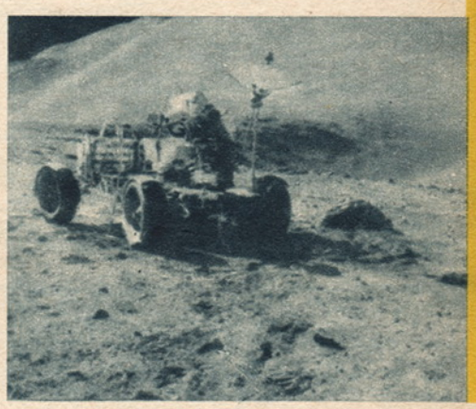
Otrzymaliśmy pierwsze zdjęcia wykonane na Księżycu przez astronautów z wyprawy „Apollo-15".

Wyżej. David Scott i pojazd LRV przy szczelinie Hadleya.

U dołu, od lewej. Astronauta Scott filmuje kamerą na błonę 70 mm. Astronauta Irvin opuszcza pojazd księżycowy LRV.

Z prawej. James Irvin przy statku wyprawowym LM.

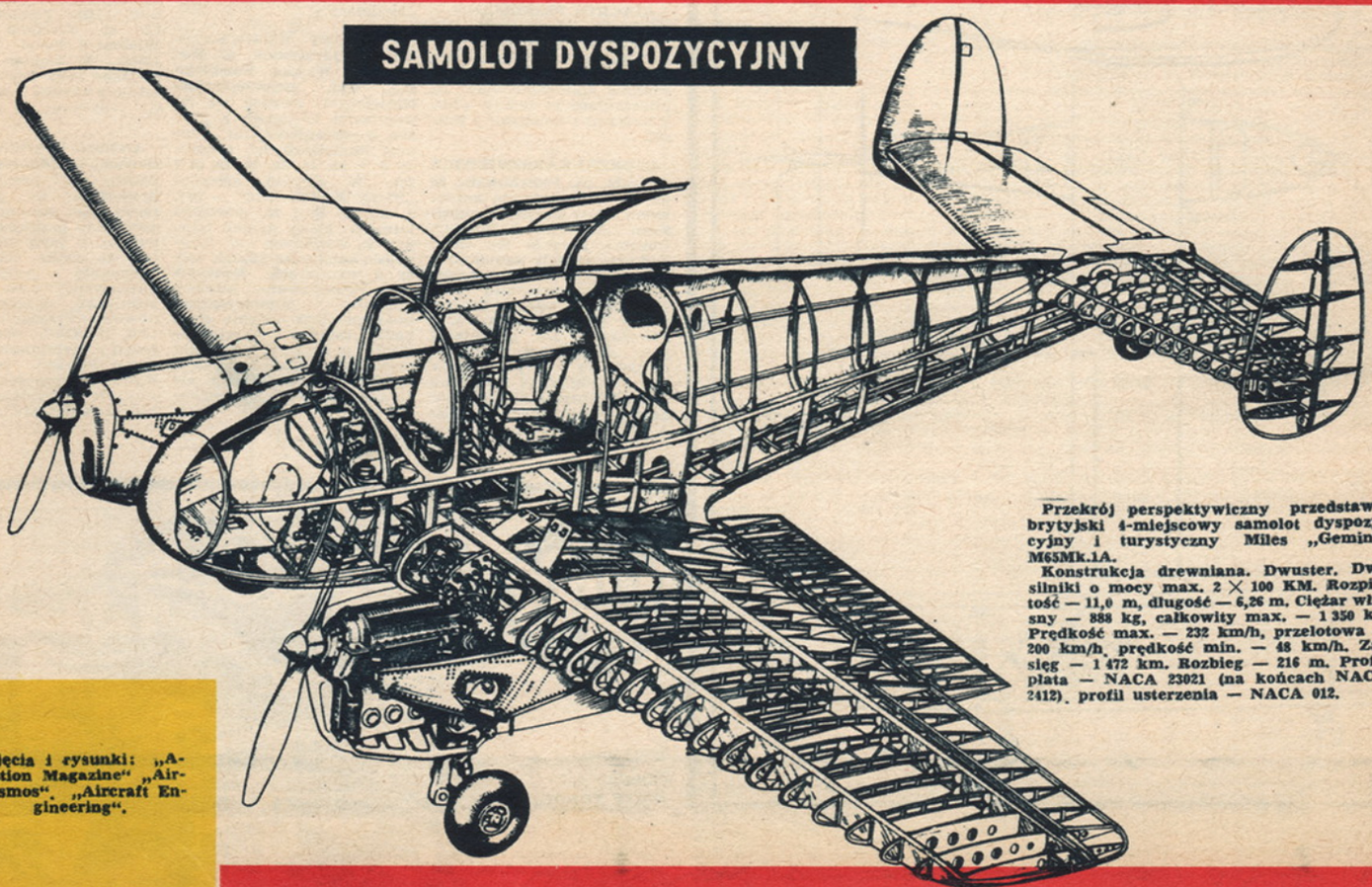




KRÓTKI START

„Skytrader" to obecnie budowany w Kanadzie dwusilnikowy samolot krótkiego startu i lądowania. Prototyp ma latać w marcu 1972 r. Dwa silniki o mocy 400 KM każdy. Będzie zabierał 12 pasażerów i 2 osoby załogi. Ciężar całkowity — 3 850 kg. Rozbieg — 120 m, dobieg — 95 m. Zasięg — 1 500 km. Będzie istniała wersja lądowa i wodna.

SAMOLOT DYSPOZYCYJNY



Przekrój perspektywiczny przedstawia brytyjski 4-miejscowy samolot dyspozycyjny i turystyczny Miles „Gemini" M65Mk.1A.

Konstrukcja drewniana. Dwuster. Dwa silniki o mocy max. 2 × 100 KM. Rozpiętość — 11,0 m, długość — 6,26 m. Ciężar własny — 888 kg, całkowity max. — 1 350 kg. Prędkość max. — 232 km/h, przelotowa — 200 km/h, prędkość min. — 48 km/h. Zasięg — 1 472 km. Rozbieg — 216 m. Profil płata — NACA 23021 (na końcach NACA 2412), profil usterzenia — NACA 012.

Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine" „Air-Cosmos", „Aircraft Engineering".